

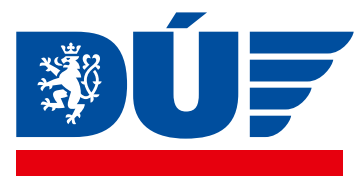


# PŘÍRUČKA

ke zpracování výroční zprávy  
o bezpečnosti

MP 13

Platnost od: 15. 4. 2026



## OBSAH

Úvod k povaze příručky a jejím cílům . . . . .	1
Zpětná vazba . . . . .	1
Aktualizace této příručky . . . . .	1
Výroční zpráva o bezpečnosti – právní základ. . . . .	1
Kdo výroční zprávu o bezpečnosti vyhotovuje? . . . . .	2
Jsem současně provozovatel dráhy a provozovatel drážní dopavy, mohu zpracovat jednu výroční zprávu o bezpečnosti? . . . . .	3
Jaký je účel výroční zprávy o bezpečnosti? . . . . .	3
Kdy a komu výroční zprávu se má zaslat a co se může stát, když se zpráva nezašle DÚ? . . . . .	4
Co je obsahem výroční zprávy o bezpečnosti obecně? . . . . .	4
Jak naložit se strukturou výroční zprávy o bezpečnosti? . . . . .	6
K jednotlivým obsahovým náležitostem výroční zprávy o bezpečnosti konkrétně . . . . .	7

## PŘÍLOHY

Příloha č. 1 – Evidenční přehled o nehodách . . . . .	15
Příloha č. 2 – Vzor struktury výroční zprávy o bezpečnosti . . . . .	22

## ÚVOD K POVAZE PŘÍRUČKY A JEJÍM CÍLŮM

---

Účelem této příručky ke zpracování výroční zprávy o bezpečnosti vydané Drážním úřadem jakožto vnitrostátním bezpečnostním orgánem České republiky pro železniční dráhy příslušných kategorií, a to celostátní nebo regionální a příslušné činnosti na těchto dráhách vykonávané, je **prezentace některých praktických aspektů souvisejících se zpracováním** ze strany provozovatelů drážní dopravy a provozovatelů drah **výroční zprávy o bezpečnosti**.

Je třeba mít na paměti, že tato příručka **má být návodem a doporučením při zpracování výroční zprávy o bezpečnosti ze strany povinného subjektu** a neobsahuje právně závazný výklad jednotlivých ustanovení z obecně závazných právních předpisů.

Cílem této příručky je přispět k prosazování bezpečnostního regulačního rámce v oblasti drážní dopravy zakotveného přímo aplikovatelnými právními předpisy práva Evropské unie.

## ZPĚTNÁ VAZBA

---

Vzhledem ke skutečnosti, že je touto příručkou prezentován pohled na plnění povinností adresátů veřejné moci, neváhejte poskytnout Drážnímu úřadu (dále také „DÚ“) zpětnou vazbu k obsahu této příručky, popř. obecně k jejímu pojetí, kdy v rámci této zpětné vazby DÚ především očekává sdělení k těm otázkám týkajícím se dotčené oblasti, které je třeba rozpracovat, popř. k příkladům dobré praxe, jež by bylo vhodné v této příručce výslovně uvést.

Ideálním nástrojem k poskytnutí zpětné vazby je zpráva zaslána prostřednictvím elektronické pošty, kterou lze zaslat a e-mailem na adresu DÚ: `podatelna@du.gov.cz`, nejlépe pak s předmětem *Příručka k výročním zprávám*, kdy se tak nejsnáze a včasné připomínky dostanou příslušné úřední osobě, jež bude schopna se jimi náležitě zabývat. Děkujeme tímto za spolupráci!

## AKTUALIZACE TÉTO PŘÍRUČKY

---

Cílem DÚ je tuto příručku průběžně aktualizovat, proto je potřeba dbát na práci s jejím posledním zněním zveřejněným na internetových stránkách DÚ.

## VÝROČNÍ ZPRÁVA O BEZPEČNOSTI – PRÁVNÍZÁKLAD

---

Právním základem výroční zprávy o bezpečnosti je:

- zákon č. 266/1994 Sb., o dráhách, ve znění pozdějších předpisů, (dále jen „**zákon**“), konkrétně ve vztahu k provozovateli dráhy celostátní a regionální je upraven v § 22 odst. 5 tohoto zákona a ve vztahu k provozovatele drážní dopravy je upraven v § 35 odst. 4 tohoto zákona,
- 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**“), konkrétně v § 4 této vyhlášky.

Uvedené vnitrostátní předpisy jsou vydány za účelem provedení transpozice a nastavení cílů vyplývajícím z čl. 9 odst. 6 směrnice Evropského parlamentu a Rady (EU) 2016/798 ze dne 11. května 2016 o bezpečnosti železnic (přepřacované znění).

Dalšími prameny práva, se kterými je nutno pracovat v souvislosti s vyhotovením výroční zprávy o bezpečnosti, jsou:

- nařízení Komise v přenesené pravomoci (EU) 2018/762 ze dne 8. března 2018, kterým se stanoví společné bezpečnostní metody pro požadavky na systém řízení bezpečnosti podle směrnice Evropského parlamentu a Rady (EU) 2016/798 a kterým se ruší nařízení Komise (EU) č. 1158/2010 a (EU) č. 1169/2010 (dále jen „**nařízení SMS**“),
- nařízení Komise (EU) č. 1078/2012 ze dne 16. listopadu 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 CSM M**“),
- 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. 359/2009 (dále jen „**nařízení CSM RA**“).

## KDO VÝROČNÍ ZPRÁVU O BEZPEČNOSTI VYHOTOVUJE?

Nositelem povinnosti k vyhotovení výroční zprávy o bezpečnosti jsou provozovatelé drah a provozovatelé drážní dopravy, kteří podnikají na **celostátních a regionálních dráhách**.

Naopak, povinnost vyhotovit výroční zprávu o bezpečnosti se netýká osob odpovědných za údržbu (ECM) drážních vozidel v souladu s prováděcím nařízením Komise (EU) 2019/779 ze dne 16. května 2019 kterým se přijímají podrobná ustanovení o systému udělování osvědčení pro subjekty odpovědné za údržbu vozidel podle směrnice Evropského parlamentu a Rady (EU) 2016/798 a zrušuje nařízení Komise (EU) č. 445/2011 (dále jen „**nařízení ECM**“), což plyne z přílohy V nařízení ECM, tam předepsaná zpráva ECM má nejenže odlišný obsah ve srovnání se zněním výroční zprávy o bezpečnosti, ale rovněž se týká jiného období<sup>1</sup>).

Povinnost zpracovat a předložit výroční zprávu o bezpečnosti se týká všech provozovatelů drah a provozovatelů drážní dopravy, jejichž činnost se týká železničních drah vyjmenovaných kategorií (celostátní a regionální dráha), dále povinnost předložit výroční zprávu o bezpečnosti DÚ mají tak i ti provozovatelé drážní dopravy, jež jsou primárně usazeni na území jiného členského státu a drážní dopravu provozují pouze do pohraničních stanic, v takovém případě je namíste omezit její obsah na skutečnosti, jež se týkají vykonávané činnosti provozovatele drážní dopravy na daných dráhách, neboť výroční zpráva o bezpečnosti může obsahovat skutečnosti, které jsou významné pro DÚ v souvislosti s vyhotovením jeho výroční zprávy o činnosti podle § 6 vyhlášky.

---

1 Příloha V prováděcího nařízení Komise (EU) 2019/779 ze dne 16. května 2019, kterým se přijímají podrobná ustanovení o systému udělování osvědčení pro subjekty odpovědné za údržbu vozidel podle směrnice Evropského parlamentu a Rady (EU) 2016/798 a zrušuje nařízení Komise (EU) č. 445/2011

Poznámka, pokud tato příručka dále obecně nakládá s pojmem *provozovatel*, platí, že se provozovatelem rozumí pro účely této příručky jak *provozovatel dráhy*, tak *provozovatel drážní dopravy*.

#### PAMATUJTE

Jedná-li se o provozovatele drážní dopravy na celostátních a regionálních dráhách, výroční zprávu o bezpečnosti předkládá DÚ bez ohledu na rozsah vykonávané činnosti!

## JSEM SOUČASNĚ PROVOZOVATEL DRÁHY A PROVOZOVATEL DRÁŽNÍ DOPRAVY, MOHU ZPRACOVAT JEDNU VÝROČNÍ ZPRÁVU O BEZPEČNOSTI?

Odpověď na tuto otázku zní ANO, avšak musí se pamatovat na to, aby obsah výroční zprávy o bezpečnosti věnovaný každé relevantní činnosti byl v těch částech, jež jsou věnovány právě jedné z těchto činností, oddělitelný, kdy se toto využije zřejmě typicky u příloh (evidenční přehled o nehodách za uplynulý kalendářní rok), popř. v částech, jež mají zpravidla odlišný obsah podle povahy vykonávané činnosti (stanovení bezpečnostních cílů, popř. plnění plánu opatření k zajištění bezpečnosti provozování dráhy celostátní nebo drah regionálních a drážní dopravy na těchto dráhách).

## JAKÝ JE ÚČEL VÝROČNÍ ZPRÁVY O BEZPEČNOSTI?

Výroční zprávou o bezpečnosti nejenže se předávají informace za provozovatele dráhy nebo provozovatele drážní dopravy, DÚ úřad jako vnitrostátní bezpečnostní orgán o výsledku vyhodnocení stavu systému zajišťování bezpečnosti za uplynulý kalendářní rok, rovněž mu poskytnete i informace a údaje, jež jsou nezbytné pro zpracování výroční zprávy o činnosti DÚ podle § 6 vyhlášky, a tak je mít na paměti, že při zpracování výroční zprávy o bezpečnosti od provozovatele dráhy nebo provozovatele drážní dopravy DÚ s touto výroční zprávou dále aktivně pracuje.

Obsah výroční zprávy o bezpečnosti je současně brán v úvahu i při výkonu státního dozoru a dohledu nad systémem zajišťování bezpečnosti, jakož i v souvislosti s procedurou vydání (nového) osvědčení dopravce a osvědčení o bezpečnosti provozovatele dráhy.

V neposlední řadě je třeba zdůraznit, že účelem vyhotovení výroční zprávy o bezpečnosti je i shrnutí a uvědomění si stavu systému zajišťování bezpečnosti jejím zpracovatelem, resp. vrcholovým vedením provozovatele dráhy nebo provozovatele drážní dopravy (v případě právnických osob statutární orgán, u fyzických podnikajících osob přímo daná osoba), které tuto výroční zprávu o bezpečnosti schvaluje a činí z ní projev vůle přičitatelný příslušnému provozovateli dráhy nebo provozovateli drážní dopravy.

## KDY A KOMU VÝROČNÍ ZPRÁVU SE MÁ ZASLAT A CO SE MŮŽE STÁT, KDYŽ SE ZPRÁVA NEZAŠLE DŮ?

Provozovatel dráhy nebo provozovatel drážní dopravy jsou povinni předložit výroční zprávu o bezpečnosti DŮ ve lhůtě do **31. května kalendářního roku**, jenž bezprostředně nejbližší následuje po kalendářním roce, za který se zpracovává.

Uvedená povinnost je stanovena v případě:

- pro provozovatele dráhy v § 22 odst. 2 písm. j) zákona,
- pro provozovatele drážní dopravy v § 35 odst. 2 písm. n) zákona.

Je namístě nahlížet na uvedenou lhůtu jako na *hmotněprávní*, pro její zachování je tedy podstatné, aby výroční zpráva o bezpečnosti byla do dne 31. května kalendářního roku doručena, nikoliv jen podána k poštovní přepravě. S ohledem na tento závěr je na místě nejvhodnější výroční zprávu o bezpečnosti podat prostřednictvím datové schránky, kdy okamžik předložení výroční zprávy DŮ je totožný s okamžikem doručení této zprávy do datové schránky DŮ.

Nepředložení výroční zprávy o bezpečnosti včas, popř. bez předepsaných obsahových náležitostí, je zejména možným důkazem toho, že systém zajišťování bezpečnosti příslušného provozovatele dráhy nebo provozovatele drážní dopravy nemusí splňovat požadavky na něj kladené obecně závaznými právními předpisy, zejména pak nařízením SMS.

Nesplnění výše uvedené povinnosti naplňuje znaky přestupku, a to:

- podle § 51 odst. 1 písm. j) zákona přestupek provozovatele dráhy, za který lze uložit v souladu s § 51 odst. 10 písm. d) zákona pokutu až do výše 1 000 000,- Kč,
- podle § 52 odst. 2 písm. o) zákona přestupek provozovatele drážní dopravy, za který lze uložit v souladu s § 52 odst. 14 písm. b) zákona pokutu až do výše 1 000 000,- Kč.

Rovněž je třeba připomenout, že pro spáchání uvedeného přestupku postačí nedbalost a v případě právnické osoby se k zavinění nepřihlíží.

### PAMATUJTE

Výroční zpráva o bezpečnosti se předkládá DŮ včas, nejpozději do 31. května kalendářního roku následujícího nejbližší bezprostředně po kalendářním roce, za který je zpracována!

## CO JE OBSAHEM VÝROČNÍ ZPRÁVY O BEZPEČNOSTI OBECNĚ?

Povinné obsahové náležitosti výroční zprávy o bezpečnosti jsou upraveny vyhláškou, a to z pohledu

- provozovatele dráhy podle § 4 odst. 1 vyhlášky,
- provozovatele drážní dopravy podle § 4 odst. 2 vyhlášky.

Vyhláška tedy určuje minimální a nezbytné obsahové náležitosti této zprávy.

Obecně pak platí, že nad rámec těchto minimálních obsahových náležitostí lze uvést i jiné skutečnosti, týkají-li se *vyhodnocení stavu systému zajišťování bezpečnosti* provozovatele dráhy nebo provozovatele drážní dopravy ve smyslu nařízení SMS. Výroční zpráva o bezpečnosti by nicméně měla být spíše stručná a přehledná tak, aby umožnila DÚ efektivní vyhodnocení stavu systému zajišťování bezpečnosti a čerpání informací a údajů nezbytných pro zpracování výroční zprávy o činnosti DÚ podle § 6 vyhlášky.

**Provozovatel dráhy** tedy ve výroční zprávě o bezpečnosti uvede v rámci vyhodnocení stavu systému zajišťování bezpečnosti alespoň:

- informace o plnění bezpečnostních cílů, které si provozovatel dráhy stanovil, a informace o plnění plánu opatření k zajištění bezpečnosti provozování dráhy celostátní nebo drah regionálních a drážní dopravy na těchto dráhách,
- evidenční přehled o nehodách za uplynulý kalendářní rok,
- výsledky vnitřních kontrol systému zajišťování bezpečnosti provozování dráhy,
- údaje o závadách a poruchách při provozování dráhy, které mohly vést ke vzniku nehody nebo vážné nehody,
- zprávu o uplatňování příslušných společných bezpečnostních metod.

V případě **provozovatele drážní dopravy** je minimální obsah výroční zprávy o bezpečnosti obdobný, tato osoba tedy do výroční zprávy o bezpečnosti v rámci vyhodnocení stavu systému zajišťování bezpečnosti zahrne alespoň:

- informace o plnění bezpečnostních cílů, které si provozovatel drážní dopravy stanovil, a informace o plnění plánu opatření k zajištění bezpečnosti provozování dráhy celostátní nebo drah regionálních a drážní dopravy na těchto dráhách,
- evidenční přehled o nehodách za uplynulý kalendářní rok,
- výsledky vnitřních kontrol systému zajišťování bezpečnosti provozování drážní dopravy,
- údaje o závadách a poruchách při provozování drážní dopravy, které mohly vést ke vzniku nehody nebo vážné nehody,
- zprávu o uplatňování příslušných společných bezpečnostních metod.

Z hlediska pravidla aplikační přednosti unijních právních předpisů před právními předpisy vnitrostátními **je nutno při formulování obsahu výroční zprávy o bezpečnosti brát v úvahu také:**

- bod 4.5.1.2 přílohy I nařízení SMS v případě provozovatele drážní dopravy,
- bod 4.5.1.2 přílohy II nařízení SMS v případě provozovatele dráhy.

Dle těchto ustanovení nařízení SMS platí, že **výroční zpráva o bezpečnosti má obsahovat**

- souhrn rozhodnutí týkajících se úrovně významnosti změn souvisejících s bezpečností, včetně přehledu významných změn,
- bezpečnostní cíle na nadcházející rok(y) a to, jak závažná bezpečnostní rizika ovlivňují stanovení těchto bezpečnostních cílů,
- výsledky interního vyšetřování mimořádných událostí a dalších činností sledování (zejména kontrolní činnosti včetně provozních kontrol řádného plnění technologických povinností při provozování dráhy nebo drážní dopravy, interní audity a další formy přezkumu systému zajišťování bezpečnosti ze strany vedení provozovatele),

- podrobnosti o pokroku v řešení nedořešených doporučení vnitrostátních inspekčních orgánů,
- bezpečnostní ukazatele provozovatele stanovené pro hodnocení stavu bezpečnosti provozovatele (k hodnocení dosažení bezpečnostních cílů),
- v příslušných případech závěry výroční zprávy bezpečnostního poradce o činnostech provozovatele souvisejících s přepravou nebezpečných věcí.

Je zřejmé, že obsah výroční zprávy předepsaný § 4 odst. 1 a 2 vyhlášky má vazbu na obsah určený body 4.5.1.2 příloh I a II nařízení SMS, konkrétně jsou tyto souvislosti zdůrazněny v dalších kapitolách této příručky k jednotlivým obsahovým náležitostem výroční zprávy o bezpečnosti.

#### PAMATUJTE

Pokud z jakéhokoliv důvodu se ve výroční zprávě o bezpečnosti uvedou údaje, které podléhají zvláštní ochraně (např. obchodní tajemství aj.), tyto údaje se výslovně označí a vymezí se tento zvláštní důvod ochrany takových údajů.

## JAK NALOŽIT SE STRUKTUROU VÝROČNÍ ZPRÁVY O BEZPEČNOSTI?

Při vytváření struktury výroční zprávy o bezpečnosti je vhodné respektovat strukturu této příručky, jež vychází z § 4 vyhlášky a bodů 4.5.1.2 příloh I a II nařízení SMS, tedy začít obecným úvodem, pokračovat statí k bezpečnostním cílům, výsledky vnitřních kontrol systému zajišťování bezpečnosti provozování dráhy, údajích o závadách a poruchách při provozování dráhy, které mohly vést ke vzniku nehody nebo vážné nehody, zprávou o uplatňování příslušných společných bezpečnostních metod, po které může (ale nemusí) následovat kapitola věnovaná i jiným skutečnostem, týkají-li se vyhodnocení stavu systému zajišťování bezpečnosti.

Vzor výroční zprávy o bezpečnosti z hlediska její struktury naleznete v příloze č. 2 této příručky.

Evidenční přehled o nehodách za uplynulý kalendářní rok podle přílohy této příručky se zpracuje formou samostatné přílohy výroční zprávy o bezpečnosti.

#### PAMATUJTE

Pokud z jakéhokoliv důvodu není možné uvést konkrétní skutečnosti týkající se příslušné části výroční zprávy o bezpečnosti (např. nedošlo ke vzniku závady a poruchy při provozování dráhy, které mohly vést ke vzniku nehody nebo vážné nehody), pak se daná část výroční zprávy zachová, avšak uvede se, z jakého důvodu danou obsahovou náležitost blíže nespecifikuje, popř. se neuvede (např. *v dotčeném kalendářním roce nedošlo ke vzniku závady a poruchy při provozování dráhy, které mohly vést ke vzniku nehody nebo vážné nehody*).

## K JEDNOTLIVÝM OBSAHOVÝM NÁLEŽITOSTEM VÝROČNÍ ZPRÁVY O BEZPEČNOSTI KONKRÉTNĚ

---

### Úvodní část

V rámci úvodní části výroční zprávy o bezpečnosti je předně nezbytné uvést identifikační (obchodní) údaje příslušného provozovatele dráhy nebo provozovatele drážní dopravy, jakož i vymežit, že daný dokument je výroční zprávou o bezpečnosti provozovatele dráhy nebo provozovatele drážní dopravy **za příslušný kalendářní rok**, a to nejlépe s odkazem na příslušné ustanovení zákona, popř. vyhlášky (k tomu srov. kapitolu této příručky s názvem *Výroční zpráva o bezpečnosti – právní základ*).

Je-li daná osoba současně provozovatelem dráhy a provozovatelem drážní dopravy, přičemž vypracovává jednu výroční zprávu o bezpečnosti vztahující se na obě takto vykonávané činnosti, je z hlediska srozumitelnosti dokumentu nanejvýš vhodné, aby tato skutečnost byla uvedena již v jeho úvodní části.

V úvodní části se uvádí základní informace k rámci organizace příslušného provozovatele včetně změn organizační struktury, jež byly z hlediska systému zajišťování bezpečnosti v daném kalendářním roce relevantní. Je přitom vhodné vyjádřit se i k okolnostem, jež potřebu takových organizačních změn vyvolaly.

Dále je rovněž v úvodní části výroční zprávy o bezpečnosti vhodné uvést, kdo (jaký organizační útvar) se podílel na zpracování, projednání (přezkumu) a schválení výroční zprávy o bezpečnosti.

### Informace o plnění bezpečnostních cílů

Tato část se týká těch bezpečnostních cílů, jež si provozovatel dráhy nebo provozovatel drážní dopravy stanovil, nikoliv pak tzv. společných bezpečnostních cílů (Common Safety Targets, CST), jež jsou předepsány příslušnými právními předpisy Evropské unie<sup>2</sup>), kdy výroční zpráva o bezpečnosti však s CST souvisí nejméně v té rovině, že údaje poskytované jejím prostřednictvím orgánu státní správy (srov. evidenční přehled o nehodách tvořící přílohu výroční zprávy o bezpečnosti) jsou pro vyhodnocení CST významné.

Při zpracování této části výroční zprávy o bezpečnosti mějte na paměti to, že stanovení bezpečnostních cílů vychází ze systému zajišťování bezpečnosti každého provozovatele dráhy nebo provozovatele drážní dopravy, zakotvení bezpečnostních cílů je rolí *vrcholného vedení*<sup>3</sup>) provozovatele, stejně jako vyhodnocení jejich plnění.

---

2 Rozhodnutí Komise 2012/226/EU ze dne 23. dubna 2012 o druhém souboru společných bezpečnostních cílů pro železniční systém (přepracované znění)

3 Podle bodu 2.1.1 písm. c) příloh I a II nařízení SMS.

V této části je vhodné zahrnout i obsahové náležitosti výroční zprávy o bezpečnosti předepsané body 4.5.1.2 příloh I a II nařízení SMS, zejména pak:

- bezpečnostní cíle na nadcházející rok(y) včetně určení, jak závažná bezpečnostní rizika ovlivňují stanovení těchto bezpečnostních cílů, jakož i plány k dosažení těchto bezpečnostních cílů, a
- bezpečnostní ukazatele provozovatele dráhy nebo provozovatele drážní dopravy stanovené pro hodnocení stavu bezpečnosti provozovatele dráhy nebo provozovatele drážní dopravy.

Při stanovování bezpečnostních cílů na následující rok(y) je nutno mít na paměti, že předmětné bezpečnostní cíle musejí být

- určeny pro *relevantní funkce na jednotlivých úrovních*, tedy pro dané druhy práce, jež jsou významné z hlediska výkonu činnosti provozování dráhy nebo provozování drážní dopravy (funkce s vlivem na bezpečnost),
- v souladu s bezpečnostní politikou a strategickými cíli provozovatele dráhy nebo provozovatele drážní dopravy,
- spojeny s prioritními riziky, která mají vliv na stav bezpečnosti provozovatele dráhy nebo provozovatele drážní dopravy,
- měřitelné,
- v souladu s obecně závaznou právní úpravou a dalšími pravidly (požadavky), jež plynou zejména z rozhodnutí a opatření obecné povahy orgánů moci výkonné,
- přezkoumávané, pokud jde o jejich dosahování, a podle potřeby revidované a
- sdělovány.

## PAMATUJTE

Bezpečnostní cíle se stanoví způsobem, jenž je předvídan systémem zajišťování bezpečnosti, nepamínejme však, že bezpečnostní cíle mají být primárně měřitelné (tj. mají mít vlastní měřitelné ukazatele, které z hlediska dosažení bezpečnostního cíle se sledují) a určité, mají přitom vycházet z prioritních rizik, která mají vliv na úroveň bezpečnosti v rámci železničního systému. Bereme tedy v úvahu, že naplnění účelu stanovení bezpečnostního cíle se dosáhne pouze tehdy, bude-li takový bezpečnostní cíl v podmínkách reálný, což však neznamená „garantovanou“ dosažitelnost.

Pro představu, jedná-li se o provozovatele drážní dopravy, jenž zásadně přepravuje zboží a osobní dopravě se téměř nevěnuje, byť k výkonu takové činnosti je oprávněn, zaměří se na prioritní rizika (a související nebezpečí), jež z povahy věci budou pocházet z oblasti dopravy nákladní (např. zranění osoby v důsledku uvolnění nákladu po jeho nesprávném zajištění aj.). Pokud se budou bezpečnostní cíle stanovovat řádně a v návaznosti na prioritní rizika, může se nakonec dojít ke zjištění, že s ohledem na omezený rozsah osobní dopravy není namístě **specifický** bezpečnostní cíl ani stanovovat.

Zjištění skutečnosti, že daný bezpečnostní cíl nebyl dosažen, samo o sobě neznamená nefunkčnost systému zajišťování bezpečnosti, naopak tento stav může být vnímán jako důkaz řádné identifikace slabého místa systému, které bylo v rámci monitorování ukazatelů vztahujících se k bezpečnostnímu cíli i kvalifikovaně sledováno!

## Informace o plnění plánu opatření k zajištění bezpečnosti provozování dráhy celostátní nebo drah regionálních a drážní dopravy na těchto dráhách

Plánem opatření k zajištění bezpečnosti provozování dráhy celostátní nebo drah regionálních a drážní dopravy na těchto dráhách se rozumí plán opatření k zajištění bezpečnosti provozování dráhy celostátní a drah regionálních a drážní dopravy na těchto dráhách vypracovaný DÚ v souladu s § 55 odst. 5 zákona ve spolupráci s Ministerstvem dopravy. Tento plán naleznete na internetových stránkách DÚ, zde <https://du.gov.cz/informace-pro-verejnost/bezpecnost-a-kontrolni-cinnost/>.

Tento plán je zpracováván a zveřejňován DÚ úřadem vždy do 30. 9. kalendářního roku.

V rámci informace o plnění plánu uved' zejména:

- způsoby (metody) prosazování **jednotlivých opatření** za účelem naplnění plánu,
- míru splnění plánu (např. zvýšení počtu úrovnových křížení dráhy s pozemní komunikací zabezpečených přejezdovým zabezpečovacím zařízením včetně vyjádření nárůstu podílu takto zabezpečených přejezdů na celkovém počtu křížení aj.),
- dopady prosazování opatření na železniční systém,
- nejvýznamnější bariéry plnění plánu.

### PAMATUJTE

V rámci výroční zprávy o bezpečnosti se vždy vymezuje konkrétní plán opatření k zajištění bezpečnosti provozování dráhy celostátní nebo drah regionálních a drážní dopravy na těchto dráhách tak, jak je tento publikován na internetových stránkách DÚ:

<https://du.gov.cz/informace-pro-verejnost/bezpecnost-a-kontrolni-cinnost/>

## Evidenční přehled o nehodách za uplynulý kalendářní rok podle přílohy č. 4 vyhlášky

Obsah evidenčního přehledu o nehodách vychází z přílohy č. 4 vyhlášky, přičemž vzor evidenčního přehledu o nehodách je přílohou č. 1 této příručky. Tabulka evidenčního přehledu o nehodách je dostupná ve formátu XLS na internetových stránkách DÚ [https://du.gov.cz/wp-content/uploads/2025/04/Priloha-01\\_Evidencni-prehled-o-nehodach.xls](https://du.gov.cz/wp-content/uploads/2025/04/Priloha-01_Evidencni-prehled-o-nehodach.xls).

V rámci evidenčního přehledu o nehodách se pracuje pouze s daty, jež se týkají nehod včetně vážných nehod, údaje vztahující se k ostatním mimořádným událostem (incidentům) nejsou součástí tohoto přehledu. Definici nehody včetně vážné nehody je upravena v § 49 odst. 1 a 2 zákona.

V případě, že pro účely zpracování výroční zprávy o bezpečnosti nejsou známy přesné údaje týkající se konkrétní nehody (např. vyčíslení výše škody pro účely stanovení hospodářského dopadu nehod apod.), uvádí se údaj, který je k okamžiku vypracování výroční zprávy o bezpečnosti znám.

Jedná-li se o referenční data dopravy a infrastruktury, nezapomeňte, že se údaje o:

- dopravním výkonu uvádí v milionech vlakokilometrů a
- přepravním výkonu v milionech hrubých tunových kilometrů.

**Vlakovým kilometrem** se rozumí měrná jednotka odpovídající pohybu vlaku na vzdálenost jednoho kilometru. Je-li známá, zohledňuje se skutečně ujetá vzdálenost, v opačném případě se použije standardní síťová vzdálenost mezi výchozím a koncovým bodem. Zohlední se pouze vzdálenost překonaná na území České republiky.

**Osobokilometrem** se rozumí měrná jednotka odpovídající přepravě jednoho cestujícího po železnici na vzdálenost jednoho kilometru. Zohlední se pouze vzdálenost překonaná na území České republiky.

Tyto údaje se uvádí nejlépe s přesností na tři desetinná místa.

Pro účely zpracování evidenčního přehledu o nehodách za uplynulý kalendářní rok se za:

- usmrcenou osobu považuje každá osoba, která byla bezprostředně usmrcena nebo zemřela na následky nehody do 30 dnů po nehodě, s výjimkou osob, které spáchaly sebevraždu,
- vážně zraněnou osobu se rozumí každá zraněná osoba při nehodě, která byla po nehodě hospitalizována na více než 24 hodin, s výjimkou osoby, která se pokusila o sebevraždu.

Příloha č. 4 vyhlášky rovněž obsahuje bližší vymezení jednotlivých ukazatelů, jimiž jsou ukazatele týkající se:

- nehod,
- nebezpečných věcí,
- sebevražd,
- původců nehod,
- stanovení hospodářského dopadu nehod,
- technické bezpečnosti dráhy a jejího uplatňování.

#### **PAMATUJTE**

Při zpracování evidenčního přehledu o nehodách se uvádí pouze nehody včetně vážných nehod, jež se týkaly systému zajišťování bezpečnosti toho provozovatele dráhy nebo provozovatele drážní dopravy, jenž výroční zprávu o bezpečnosti vyhotovuje.

## Výsledky vnitřních kontrol systému zajišťování bezpečnosti

V rámci této části výroční zprávy o bezpečnosti se uvedou informace ohledně systému kontrolních činností systému zajišťování bezpečnosti (typicky kontrol a interních auditů), zejména:

- strategii kontrolní činnosti včetně toho, jak je bráno v úvahu plánování zaměření a metod kontrol systému zajišťování bezpečnosti (např. výsledek průběžného sledování vývoje bezpečnostních ukazatelů, poučení z bezpečnostních doporučení, posouzení výkonnosti systému zajišťování bezpečnosti včetně zjištění systémových vad apod.), a včetně zohlednění výsledků dohledu nad dopady změn systému zajišťování bezpečnosti,
- plán kontrolní činnosti včetně časového rámce plánu (plánování interního auditu), a všechny změny plánu v průběhu roku, které byly nahlášeny, a veškerý dopad na činnost kontrol v příštím roce,
- počet a výsledek kontrol a auditů, které byly provedeny během vykazovaného roku; v rámci tohoto bodu i uveďte, zda byly provedeny *neplánované* kontroly a audity, popř. opakované kontroly a audity, a to včetně důvodů výkonu takové formy kontrolní činnosti; byly-li v rámci výkonu kontrolní činnosti zjištěny nedostatky (neshody, nesoulady) týkající se systému zajišťování bezpečnosti, pak uveďte:
  - podstatu těchto nedostatků a jejich příčinu,
  - opatření směřující k jejich eliminaci,
  - vliv těchto nedostatků na další oblasti systému zajišťování bezpečnosti.

## Údaje o závadách a poruchách při provozování dráhy nebo drážní dopravy, které mohly vést ke vzniku nehody nebo vážné nehody

Závadou nebo poruchou při provozování dráhy nebo drážní dopravy, které mohly vést ke vzniku nehody nebo vážné nehody se rozumějí takové skutečnosti, jež s rozumnou mírou pravděpodobnosti mohly vést ke vzniku nehody nebo vážné nehody – takovými skutečnostmi mohou tak být nejen incidenty jako mimořádné události, ale i mimořádnosti, jež charakter mimořádné události neměly.

Není přitom podstatné, na čí straně závada či porucha nastala, významné je, že se dotkla, popř. mohla dotknout, provozovatele dráhy nebo provozovatele drážní dopravy, popř. železničního systému, jehož je provozovatel dráhy nebo provozovatele drážní dopravy součástí.

V rámci výroční zprávy o bezpečnosti se uvede zejména povaha takových závad a poruch, jakož i úvahu, pro kterou jsou tyto závady a poruchy kvalifikovány jako potenciálně vedoucí ke vzniku nehody nebo vážné nehody.

Pojem *porucha* se pro účely této obsahové náležitosti výroční zprávy o bezpečnosti nevnímá pouze ve významu *technické závady*, ale poruchou se rozumí odchylka od stavu řádné ochrany chráněného zájmu (bezpečnosti drážní dopravy), kdy poruchou tak může být např. nikoliv řádný tok bezpečnostně relevantních informací mezi zúčastněnými stranami, tj. provozovateli dráhy nebo provozovateli drážní dopravy, poruchou rovněž může být i nežádoucí stav normativní úpravy, a to jak obecné právní, tak interní jednotlivých provozovatelů dráhy nebo provozovatelů drážní dopravy.

Zvláštní pozornost je třeba věnovat poruchám, pro jejichž odstranění je nezbytné přijmout opatření různými zúčastněnými stranami (provozovateli, výrobci, dalšími dodavateli apod.).

### **Zpráva o uplatňování příslušných společných bezpečnostních metod**

V rámci této části se uvádí stručné shrnutí týkající se aplikace společných bezpečnostních metod, jimiž se rozumějí společná bezpečnostní metoda:

- řízení rizik podle nařízení CSM RA,
- sledování podle nařízení CSM M a
- týkající se požadavků na systém zajišťování bezpečnosti podle nařízení SMS.

Výroční zpráva o bezpečnosti je vhodným nástrojem k tomu, aby se DÚ jako vnitrostátní bezpečnostní orgán zpravil o zkušenostech konkrétního provozovatele dráhy nebo provozovatele drážní dopravy týkajících se aplikace těchto společných bezpečnostních metod, a to včetně vymezení bariér, na které se naráží v souvislosti s takovou aplikací, kdy tyto bariéry (těžkosti) mohou mít různý charakter (nedostatek lidských zdrojů v rámci vlastního systému zajišťování bezpečnosti, neochota dodavatelů fakticky se podílet na aplikaci společné bezpečnostní metody řízení rizik, nepochopení pravidel aplikace společné bezpečnostní metody, nejasnost pravidel aplikace apod.), nebát se o nich hovořit a tyto výslovně uvést a Drážní úřad je vezme na vědomí a v mezích své pravomoci a působnosti se bude snažit předcházet jejich přetrvání, a to i ve spolupráci s Agenturou Evropské unie pro železnice.

### **Ke společné bezpečnostní metodě řízení rizik**

Jedná-li se o zprávu o uplatňování společné bezpečnostní metody řízení rizik, v rámci této části se uvádí údaje o změnách, jež byly v rámci aplikace dané společné bezpečnostní metody posouzeny. Jedná-li se o změny, jež po aplikaci společné bezpečnostní metody řízení rizik nebyly posouzeny jako mající vliv na bezpečnost, postačí zmínit počet takto určených změn, u změn ostatních, tj. majících vliv na bezpečnost se pak uvádí:

- charakter těchto změn (technická, provozní, organizační) stručně z hlediska počtu takových změn,
- přehledně (formou tabulky) vymezení jednotlivých změn majících vliv na bezpečnost předmětem změny, a to včetně změn významných (např. zajištění pravidelných školení odborné způsobilosti osob prostřednictvím vlastního organizačního útvaru provozovatele dráhy apod.),
- shrnutí výsledku aplikace kritérií významnosti změny (posouzení významnosti změny) postup podle čl. 4 odst. 2 nařízení CSM RA včetně uvedení, zda nastaly případy postupu pouze některých kritérií významnosti změny,
- v případě změn významných stručné shrnutí obsahu zprávy o bezpečnosti z hlediska výsledku posouzení postupu této společné bezpečnostní metody navrhovatelem příslušným nezávislým subjektem pro posuzování, a to včetně vymezení tohoto nezávislého subjektu pro posuzování (*AsBo*).

## Ke společné bezpečnostní metodě sledování

V rámci výroční zprávy o bezpečnosti popiš proces sledování, který zahrnuje tyto činnosti:

- definování strategie, priorit a plánů sledování, jež může mít povahu
  - proaktivního sledování v rámci systému zajišťování bezpečnosti, které kontroluje účinnost procesů, postupů a opatření ke kontrole rizik založených na prioritách (tj. v oblastech s největším rizikem),
  - proaktivního sledování založeného na odborných znalostech a výsledcích z předchozích monitorovacích činnostech s cílem určit, co sledovat,
  - reaktivního sledování, která je založena na ponaučeních, získaných z vyšetřování mimořádných událostí, s cílem zabránit podobným událostem,
- shromažďování a analýza informací,
- vypracování akčního plánu pro případy nepřijatelného nesouladu s požadavky stanovenými v systému zajišťování bezpečnosti,
- provádění akčního plánu, je-li takový plán vypracován,
- hodnocení účinnosti opatření akčního plánu, pokud je takový plán vypracován.

Shrnou se rovněž zkušenosti související s aplikací této společné bezpečnostní metody, a to zejména z hlediska:

- porozumění, správného uplatňování metody a kvalitativního pokroku při aplikaci (poskytnutí přesnějších a podrobnějších dat, srozumitelnost a určitost písemných výstupů aplikace této metody apod.),
- zjištěných problémů technického a provozního charakteru ve vztahu k implementaci TSI OPE<sup>4</sup> - zde např. se nezapomene na dopad změn technologických předpisů, které se musely přijmout v souvislosti s prosazením TSI OPE,
- schopnosti zajistit řádnou aplikaci této společné bezpečnostní metody odborně způsobilými osobami,
- schopnosti zajistit řádnou koordinaci s jinými zúčastněnými stranami (včetně dodavatelů a subdodavatelů) týkající se sledování účinnosti kontrolních opatření pro rizika sdílená napříč rozhraními, zejména podávání zpráv výrobcům o závadách, neshodách nebo chybných funkcích technického zařízení,
- souběžné aplikace společné bezpečnostní metody řízení rizik a společné bezpečnostní metody sledování z hlediska proaktivního a kontrolovaného řízení změn, včetně určení informací pro sledování během provozu a údržby železničního systému, a účinnosti prediktivních opatření vyplývajících z posouzení rizik,
- vnímání této společné bezpečnostní metody provozovatelem, jedná-li se o její přínosnost v oblasti předcházení vzniku rizikům (ochrana zájmů provozovatele), prosazování optimalizace nákladů a dosažení konkurenceschopnosti provozovatele,
- využití výsledků sledování ze strany managementu provozovatele k určení nezbytných akčních plánů a přezkumu strategie sledování, priorit a plánů,
- celkové zkušenosti provozovatele se společnou bezpečnostní metodou sledování a s proaktivním využíváním metody k předcházení vzniku mimořádných událostí.

---

4 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

## **Ke společné bezpečnostní metodě týkající se požadavků na systém zajišťování bezpečnosti, a to včetně kultury bezpečnosti**

V této části výroční zprávy o bezpečnosti je namíště zabývat se otázkami týkajícími se zejména:

- udržování a přezkumu politiky bezpečnosti,
- realizace strategie řízení lidských a organizačních faktorů,
- řízení dodavatelů včetně jejich hodnocení,
- přezkumu SMS ze strany vrcholného vedení příslušného provozovatele.

V rámci shrnutí stavu systému zajišťování bezpečnosti se zapracovávají do výroční zprávy o bezpečnosti také informace ohledně hodnocení a sledování kultury bezpečnosti; těmito jsou:

- hodnocení a sledování rozvoje kultury bezpečnosti na úrovni provozovatele,
- používání modelů kultury bezpečnosti (Evropský model kultury bezpečnosti 2.0) nebo koncepčních rámců na podporu regulačního dohledu nad kulturou bezpečnosti,
- metoda hodnocení, která slouží k dohledu nad kulturou bezpečnosti (pokud je uplatňována),
- souhrn činností, které se týkají kultury bezpečnosti, a jsou zahrnuty do plánování a dohledu, buď obecných, nebo těch, které se věnují tématům kultury bezpečnosti, s příslušnými nástroji, postupy, zavedenými metodami hodnocení a výsledky těchto činností – nástroje, postupy a zavedené metody mají v obecné rovině tvořit obsah normativní (předpisové) základny systému zajišťování bezpečnosti.

Nezapomene se, že součástí výroční zprávy o bezpečnosti je rovněž shrnutí aktivit (forem), jež vedou k praktickému prosazování a zlepšování pozitivní kultury bezpečnosti, zejména pak:

- uvedení nástrojů aplikovaných za účelem prosazení kultury bezpečnosti (prezentace zásad kultury bezpečnosti na školeních, vyvěšení kultury bezpečnosti na pracovištích, prosazování kultury bezpečnosti v rámci aplikace společné bezpečnostní metody sledování apod.),
- vymezení personálních zdrojů k prosazení kultury bezpečnosti (kompetence osob podílejících se na prosazování kultury bezpečnosti),
- komunikační nástroje a kanály včetně zaměření komunikace dovnitř a navenek, jež se týkají propagace a prosazování pozitivní kultury bezpečnosti.

## **Další skutečnosti týkající se vyhodnocení stavu systému zajišťování bezpečnosti**

Ve výroční zprávě o bezpečnosti je vhodné také shrnout nejvýznamnější skutečnosti, jež v rámci kalendářního roku měly vliv na část železničního systému z hlediska bezpečnosti u provozovatele dráhy nebo provozovatele drážní dopravy, kdy se může zejména jednat o změny, jež byly vyhodnoceny jako mající vliv na bezpečnost a významné, ale rovněž i o dopady změn regulatorní povahy (změna právních předpisů a z ní plynoucí dopady do systému zajišťování bezpečnosti), jež samy o sobě nemusely vyvolat takto kvalifikovanou změnu železničního systému.

Takovou skutečností mohou být i trendy (včetně trendů společenské povahy), jež mohou dopadat na stav bezpečnosti v rámci železničního systému (např. vývoj trhu s pracovní silou aj.). Jednoduše se uvádí v úvodní části výroční zprávy o bezpečnosti i výzvy, kterým železniční systém musel u provozovatele dráhy nebo provozovatele drážní dopravy v průběhu kalendářního roku čelit.

## PŘÍLOHA Č. 1 – EVIDENČNÍ PŘEHLED O NEHODÁCH

<b>1.1. Celkový počet těžkých nehod rozdělený podle typu nehody.</b>				
3	N011	Srážka vlaku s drážním vozidlem		
4	N012	Srážka vlaku s překážkou v průjezdném průřezu		
5	N02	Vykolejení vlaku		
7	N031	Nehody na úrovňových přejezdech bez zabezpečovacího zařízení označený výstražnými kříži		
8	N032	Nehody na úrovňových přejezdech se zabezpečovacím zařízením ovládaným obsluhou		
9	N033	Nehody na úrovňových přejezdech s automatickým zabezpečovacím zařízením s výstražníky bez závor		
10	N034	Nehody na úrovňových přejezdech s automatickým zabezpečovacím zařízením s výstražníky a závorami		
11	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.		
12	N04	Nehody osob, na kterých se podílí drážní vozidlo, kromě sebevražd a úmyslných vážných zranění sebe sama		
13	N05	Požár nebo výbuch v drážním vozidle		
14	N06	Jiné nehody		
<b>1.2.1b. Celkový počet vážně zraněných cestujících rozdělený podle typu nehody.</b>				
26	PS011	Srážka vlaku s drážním vozidlem		
27	PS012	Srážka vlaku s překážkou v průjezdném průřezu		
28	PS02	Vykolejení vlaku		
29	PS03	Nehody na úrovňových přejezdech (včetně střetnutí drážních vozidel s chodci na úrovňových přejezdech)		
30	PS04	Nehody osob, na kterých se podílí drážní vozidlo, kromě sebevražd a úmyslných vážných zranění sebe sama		
31	PS05	Požár nebo výbuch v drážním vozidle		
32	PS06	Jiné nehody		

<b>1.2.1c. Celkový počet vážně zraněných zaměstnanců nebo dodavatelů rozdělený podle typu nehody.</b>				
35	SS011	Srážka vlaku s drážním vozidlem		
36	SS012	Srážka vlaku s překážkou v průjezdném průřezu		
37	SS02	Vykolejení vlaku		
38	SS03	Nehody na úrovňových přejezdech (včetně střetnutí drážních vozidel s chodci na úrovňových přejezdech)		
39	SS04	Nehody osob, na kterých se podílí drážní vozidlo, kromě sebevražd a úmyslných vážných zranění sebe sama		
40	SS05	Požár nebo výbuch v drážním vozidle		
41	SS06	Jiné nehody		
<b>1.2.1d. Celkový počet vážně zraněných uživatelů úrovňových přejezdů rozdělený podle typu nehody.</b>				
44	LS011	Srážka vlaku s drážním vozidlem		
45	LS012	Srážka vlaku s překážkou v průjezdném průřezu		
46	LS02	Vykolejení vlaku		
47	LS03	Nehody na úrovňových přejezdech (včetně střetnutí drážních vozidel s chodci na úrovňových přejezdech)		
48	LS04	Nehody osob, na kterých se podílí drážní vozidlo, kromě sebevražd a úmyslných vážných zranění sebe sama		
49	LS05	Požár nebo výbuch v drážním vozidle		
50	LS06	Jiné nehody		
<b>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.</b>				
53	US011	Srážka vlaku s drážním vozidlem		
54	US012	Srážka vlaku s překážkou v průjezdném průřezu		
55	US02	Vykolejení vlaku		
56	US03	Nehody na úrovňových přejezdech (včetně střetnutí drážních vozidel s chodci na úrovňových přejezdech)		
57	US04	Nehody osob, na kterých se podílí drážní vozidlo, kromě sebevražd a úmyslných vážných zranění sebe sama		
58	US05	Požár nebo výbuch v drážním vozidle		
59	US06	Jiné nehody		

<b>1.2.1g. Celkový počet jiných osob na nástupišti, tj. osoby, které jsou na nástupišti a které nejsou uvedeny výše, rozdělený rozdělený podle typu nehody.</b>				
70	OSP011	Srážka vlaku s drážním vozidlem		
71	OSP012	Srážka vlaku s překážkou v průjezdném průřezu		
72	OSP02	Vykolejení vlaku		
73	OSP03	Nehody na úrovňových přejezdech (včetně střetnutí drážních vozidel s chodci na úrovňových přejezdech)		
74	OSP04	Nehody osob, na kterých se podílí drážní vozidlo, kromě sebevražd a úmyslných vážných zranění sebe sama		
75	OSP05	Požár nebo výbuch v drážním vozidle		
76	OSP06	Jiné nehody		
<b>1.2.1h. Celkový počet jiných osob mimo nástupiště rozdělený podle typu nehody.</b>				
78	OSE011	Srážka vlaku s drážním vozidlem		
79	OSE012	Srážka vlaku s překážkou v průjezdném průřezu		
80	OSE02	Vykolejení vlaku		
81	OSE03	Nehody na úrovňových přejezdech (včetně střetnutí drážních vozidel s chodci na úrovňových přejezdech)		
82	OSE04	Nehody osob, na kterých se podílí drážní vozidlo, kromě sebevražd a úmyslných vážných zranění sebe sama		
83	OSE05	Požár nebo výbuch v drážním vozidle		
84	OSE06	Jiné nehody		
<b>1.2.2b. Celkový počet usmrcených cestujících rozdělený podle typu nehody.</b>				
96	PK011	Srážka vlaku s drážním vozidlem		
97	PK012	Srážka vlaku s překážkou v průjezdném průřezu		
98	PK02	Vykolejení vlaku		
99	PK03	Nehody na úrovňových přejezdech (včetně střetnutí drážních vozidel s chodci na úrovňových přejezdech)		
100	PK04	Nehody osob, na kterých se podílí drážní vozidlo, kromě sebevražd a úmyslných vážných zranění sebe sama		
101	PK05	Požár nebo výbuch v drážním vozidle		
102	PK06	Jiné nehody		

<b>1.2.2c. Celkový počet usmrcených zaměstnanců a dodavatelů rozdělený podle typu nehody.</b>				
105	SK011	Srážka vlaku s drážním vozidlem		
106	SK012	Srážka vlaku s překážkou v průjezdném průřezu		
107	SK02	Vykolejení vlaku		
108	SK03	Nehody na úrovňových přejezdech (včetně střetnutí drážních vozidel s chodci na úrovňových přejezdech)		
109	SK04	Nehody osob, na kterých se podílí drážní vozidlo, kromě sebevražd a úmyslných vážných zranění sebe sama		
110	SK05	Požár nebo výbuch v drážním vozidle		
111	SK06	Jiné nehody		
<b>1.2.2d. Celkový počet usmrcených uživatelů úrovňových přejezdů rozdělený podle typu nehody.</b>				
114	LK011	Srážka vlaku s drážním vozidlem		
115	LK012	Srážka vlaku s překážkou v průjezdném průřezu		
116	LK02	Vykolejení vlaku		
117	LK03	Nehody na úrovňových přejezdech (včetně střetnutí drážních vozidel s chodci na úrovňových přejezdech)		
118	LK04	Nehody osob, na kterých se podílí drážní vozidlo, kromě sebevražd a úmyslných vážných zranění sebe sama		
119	LK05	Požár nebo výbuch v drážním vozidle		
120	LK06	Jiné nehody		
<b>1.2.2e. Celkový počet usmrcených nepovolaných osob, tj. osoby, jejichž přítomnost je v prostoru dráhy zakázána, s výjimkou uživatelů úrovňových přejezdů, rozdělený podle typu nehody.</b>				
123	UK011	Srážka vlaku s drážním vozidlem		
124	UK012	Srážka vlaku s překážkou v průjezdném průřezu		
125	UK02	Vykolejení vlaku		
126	UK03	Nehody na úrovňových přejezdech (včetně střetnutí drážních vozidel s chodci na úrovňových přejezdech)		
127	UK04	Nehody osob, na kterých se podílí drážní vozidlo, kromě sebevražd a úmyslných vážných zranění sebe sama		
128	UK05	Požár nebo výbuch v drážním vozidle		
129	UK06	Jiné nehody		

**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.**

140	OKP011	Srážka vlaku s drážním vozidlem		
141	OKP012	Srážka vlaku s překážkou v průjezdném průřezu		
142	OKP02	Vykolejení vlaku		
143	OKP03	Nehody na úrovňových přejezdech (včetně střetnutí drážních vozidel s chodci na úrovňových přejezdech)		
144	OKP04	Nehody osob, na kterých se podílí drážní vozidlo, kromě sebevražd a úmyslných vážných zranění sebe sama		
145	OKP05	Požár nebo výbuch v drážním vozidle		
146	OKP06	Jiné nehody		

**1.2.2h. Celkový počet jiných osob usmrcených mimo nástupiště rozdělený podle typu nehody, bez ohledu na to, zda k nehodě došlo.**

148	OKE011	Srážka vlaku s drážním vozidlem		
149	OKE012	Srážka vlaku s překážkou v průjezdném průřezu		
150	OKE02	Vykolejení vlaku		
151	OKE03	Nehody na úrovňových přejezdech (včetně střetnutí drážních vozidel s chodci na úrovňových přejezdech)		
152	OKE04	Nehody osob, na kterých se podílí drážní vozidlo, kromě sebevražd a úmyslných vážných zranění sebe sama		
153	OKE05	Požár nebo výbuch v drážním vozidle		
154	OKE06	Jiné nehody		

**2. Celkový počet nehod při přepravě nebezpečných věcí rozdělený podle typu nehody, které je nutné hlásit dle RID**

156	N19	Počet nehod na kterých se podílelo alespoň jedno drážní vozidlo přepravující nebezpečné věci, a při nichž nedošlo k uvolnění nebezpečných věcí.		
157	N20	Počet nehod na kterých se podílelo alespoň jedno drážní vozidlo přepravující nebezpečné věci, při nichž došlo k uvolnění nebezpečných věcí.		

**3. Celkový počet sebevražd**

158	N07	Počet sebevražd.		
159	N08	Počet úmyslných vážných zranění sebe sama		

4. Celkový počet původců mimořádných událostí rozdělený do následujících kategorií				
161	I01	Lomy kolejnic.		
162	I02	Vybočení kolejnice a ostatní nespojitosti koleje.		
163	I03	Selhání návěštních systémů		
165	I041	Projetí návěstidla zakazujícího jízdu a ohrožení dovolené jízdy jiného drážního vozidla		
166	I042	Projetí návěstidla zakazujícího jízdu bez ohrožení dovolené jízdy jiného drážního vozidla		
167	I05	Lomy kol u provozovaných kolejových vozidel.		
168	I06	Lomy náprav u provozovaných kolejových vozidel.		

5. Ukazatele pro stanovení hospodářského dopadu nehod				
		<b>Pouze následkem vážných nehod.</b>		
178	C13	Náklady spojené s materiální škodou na vozidlech nebo infrastruktuře (vážné nehody).	Kč	
179	C17	Náklady na škody na životním prostředí (vážné nehody).	Kč	
180	C14	Náklady na zpoždění v důsledku nehod (vážné nehody).	Kč	
181	C15	Počet minut zpoždění osobních vlaků (vážné nehody).	minut	
182	C16	Počet minut zpoždění nákladních vlaků (vážné nehody).	minut	

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	%	
184	TP02	Procento tratí s provozovanými vlakovými zabezpečovacími systémy, kde tyto systémy poskytují výstražné znamení a automatické zastavení	%	
185	TP03	Procento tratí s provozovanými vlakovými zabezpečovacími systémy, kde tyto systémy poskytují výstražné znamení, automatické zastavení a bodovou kontrolu rychlosti	%	
186	T01	Procento tratí s provozovanými vlakovými zabezpečovacími systémy, kde tyto systémy poskytují výstražné znamení, automatické zastavení a nepřetržitou kontrolu rychlosti	%	
187	TT01	Procento vlakových kilometrů s využitím palubních systémů s vlakovým zabezpečovacím systémem, kde tyto systémy poskytují výstražné znamení.	%	

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

### 6.2 Počet úrovnových křížení

191	T03	Celkový počet úrovnových křížení (aktivních i pasivních)		
192	T06	Celkový počet aktivních úrovnových křížení (se zabezpečovacím zařízením)		
193	T07	Ovládaným automaticky jízdou s výstražnými světly a bez závor		
194	T081	Ovládaným automaticky jízdou se závorami a výstražnými světly		
197	T10	Ovládaným automaticky jízdou se závorami a výstražnými světly a se zabezpečovacím zařízením, zajišťujícím volnost přejezdu.		
198	T15	Ovládaným obsluhou		
202	T14	Celkový počet pasivních úrovnových křížení (zabezpečené pouze výstražným křížem).		

### R.T. Referenční data dopravy a infrastruktury

206	R05	Počet vlakokilometrů v osobní dopravě (pohyb osobního vlaku na vzdálenost jednoho kilometru)	million vlakokilometrů	
207	R06	Počet vlakokilometrů v nákladní dopravě (pohyb nákladního vlaku na vzdálenost jednoho kilometru)	million vlakokilometrů	
	R04	Počet vlakokilometrů ostatní (pohyb vlaku nezařazeného jako osobní nebo nákladní vlak, např. pracovní vlak na vzdálenost jednoho kilometru)	million vlakokilometrů	
209	R02	Počet osobokilometrů (přeprava jednoho cestujícího po železnici na vzdálenost jednoho kilometru)	million osobokilometrů	
210	R07	Počet nákladních tunokilometrů (přeprava jedné tuna zboží po železnici na vzdálenost jednoho kilometru)	million tunokilometrů	
211	R08	Počet kilometrů trati (u vícekolejných tratí se započítává pouze vzdálenost mezi výchozím a koncovým bodem).	km	
212	R03	Počet kilometrů kolejí (započítává se každá kolej vícekolejně železniční trati).	km	

## PŘÍLOHA Č. 2 – VZOR STRUKTURY VÝROČNÍ ZPRÁVY O BEZPEČNOSTI

---

### **Titulní strana**

Označení dokumentu (výroční zpráva o bezpečnosti provozovatele dráhy nebo provozovatele drážní dopravy za příslušný kalendářní rok).

### **Úvod**

Uvedení identifikačních údajů provozovatele dráhy nebo provozovatele drážní dopravy.

Informace o předmětu a rozsahu vykonávané činnosti, povaha provozovatele jako *podniku* ve smyslu unijních právních předpisů (srov. velikost podniku uváděná v rámci žádosti o osvědčení dopravce, resp. osvědčení o bezpečnosti provozovatele dráhy), základní údaje k dopravnímu a přepravnímu výkonu, základní údaje k *síti* provozovaných železničních drah (celostátních a regionálních – např. stavební délka, způsob řízení a organizování drážní dopravy na daných dráhách aj.).

### **Informace o plnění bezpečnostních cílů**

Včetně části týkající se bezpečnostních cílů na následující rok(y)

### **Informace o plnění plánu opatření k zajištění bezpečnosti provozování dráhy celostátní nebo drah regionálních a drážní dopravy na těchto dráhách**

### **Výsledky vnitřních kontrol systému zajišťování bezpečnosti provozování dráhy**

### **Údaje o závadách a poruchách při provozování dráhy, které mohly vést ke vzniku nehody nebo vážné nehody**

### **Zpráva o uplatňování příslušných společných bezpečnostních metod**

Tuto část je namístě rozdělit na části věnované:

- společné bezpečnostní metodě řízení rizik včetně souhrnu rozhodnutí týkajících se úrovně významnosti změn souvisejících s bezpečností, včetně přehledu významných změn,
- společné bezpečnostní metodě sledování a
- společné bezpečnostní metodě pro požadavky na systém řízení bezpečnosti (včetně části věnované kultuře bezpečnosti).

**Informace o pokroku ve věci řešení bezpečnostních doporučení vnitrostátního bezpečnostního orgánu (Dražní inspekce)**

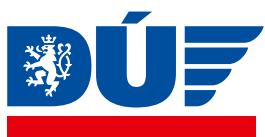
**Závěry výroční zprávy bezpečnostního poradce o činnostech provozovatele souvisejících s přepravou nebezpečných věcí**

**Další skutečnosti týkající se vyhodnocení stavu systému zajišťování bezpečnosti**

**Podpis oprávněného zástupce provozovatele, v případě fyzické osoby-provozovatele podpis této osoby**

**Evidenční přehled o nehodách za uplynulý kalendářní rok**

Evidenční přehled o nehodách za příslušný kalendářní rok je vhodné učinit přílohou výroční zprávy o bezpečnosti.



[du.gov.cz](http://du.gov.cz)