



Bezpečnostní rizika dopravní infrastruktury z pohledu SŽ

9 349 km tratí

7 987 budov

2 631 stanic a zastávek

17 tis. zaměstnanců

- Ve 140 různých profesích

v rámci přípravy VRT:

700 km tratí

**6 plnohodnotných
terminálů**

8 944
vypravených vlaků denně

Správa železnic v číslech



345 vlaků

- Na trati Praha – Česká Třebová

271 vlaků

- Na trati Přerov – Bohumín

235 vlaků

- Na trati Brno – Břeclav

8 944

vypravených vlaků denně

Denní průjezd vlaků

- Spolupráce s architekty a projektanty.
- Spolupráce s univerzitami, státní správou a PČR.
- Spolupráce s návaznou dopravou.
- Využívání moderních technologií.
- Interní projekty.

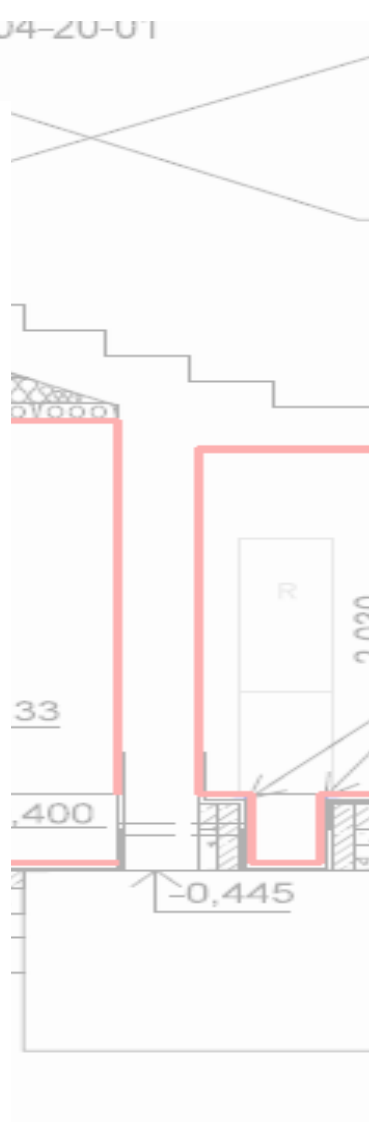


Pilíře ochrany infrastruktury SŽ



Základní principy

- **„Security by design“**
Vytvářet takové prostředí, které snižuje hrozby, nebo alespoň nekomplikuje zásah, neřízenou evakuaci aj.
 - dostatek světla a prostoru
- **Funkční využití rozmístění mobiliáře**
Bariéry proti nájezdu vozidla do davu mohou tvořit funkční prvky, nemusí se jednat vždy o často nevzhledné sloupky.
 - stromy a lavičky, změna profilu
- **Nezbytná spolupráce s majiteli přilehlých pozemků – města, obce**
 - často protichůdné zájmy



Spolupráce s architekty a projektanty

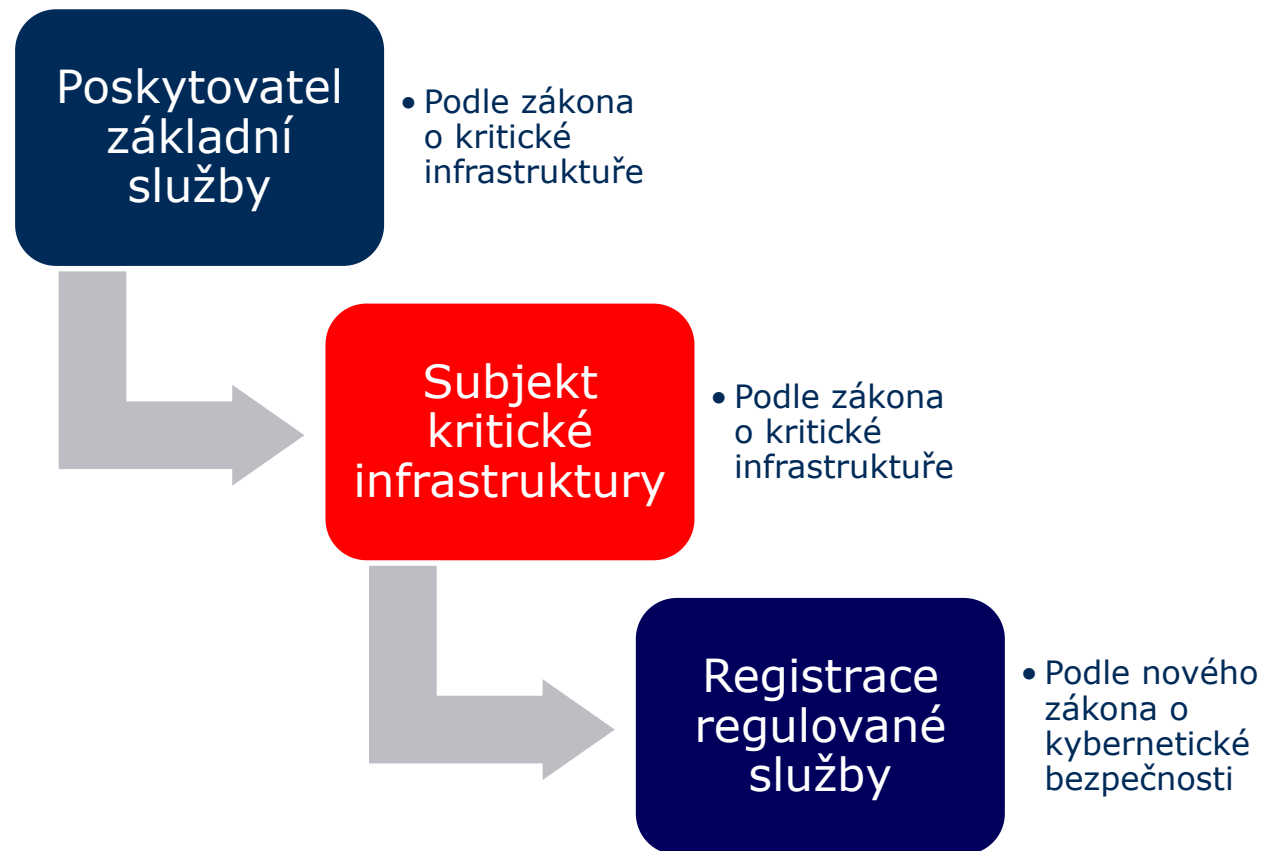
Kritická infrastruktura

- poskytujeme základní službu v odvětví: „veřejná doprava“,
- Musíme implementovat nařízení NIS2 a CER;

Zák. 264/2025 Sb. zákon o kybernetické bezpečnosti

Zák. 266/2025 Sb. zákon o odolnosti subjektu kritické infrastruktury (zákon o KI)

Tyto právní normy mají dopad i do řízení rizik.



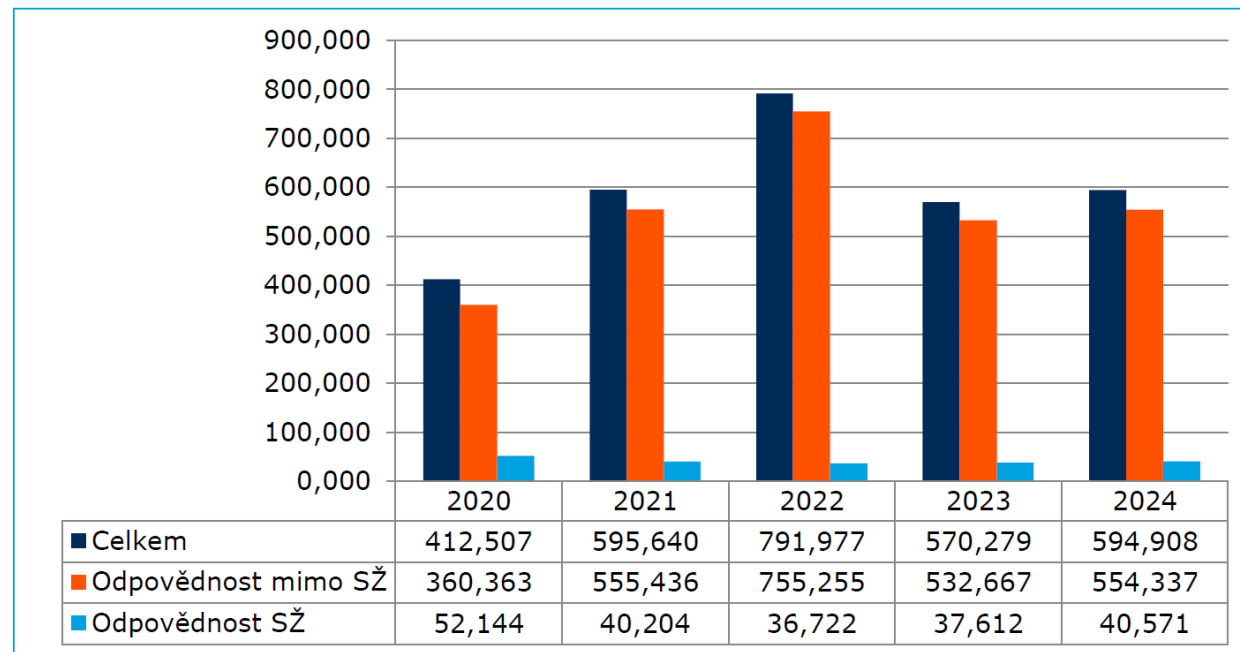
KI a KII

System řízení bezpečnosti

„Základním cílem Správy železnic je bezpečné a hospodárné provozování dráhy a drážní dopravy na svěřené železniční infrastruktuře, její údržba a modernizace a zavádění nových technických zařízení a technologických postupů za účelem dosažení interoperability“

- **Prioritním úkolem je zjišťování a minimalizace bezpečnostních rizik a mimořádných událostí.**

Hmotné škody (v milionech Kč)



System řízení rizik

- Rizika evidujeme na základě sberu provozních dat.
- Následně pravidelně vyhodnocujeme dopady a závažnosti rizik a tím naplňujeme principy neustálého zlepšování



Nebezpečí - riziko	Identifikace nebezpečí	Vyhodnocení závažnosti rizika				Bezpečnostní opatření
		P	E	N	R	
Vady materiálu a jednotlivých prvků	Výpočet rizika	3	3	5	45	Kategorie III. 1. Kodex správné praxe. 2. Systém přebírání. 3. Kontrolní činnost. 4. Obnova, výměna dle technických norem a předpisů.
	Vážná nehoda	může nastat				
	Nehoda					
	Incident					
	Anomálie					
<ul style="list-style-type: none"> - Použití vadného (starého) materiálu - Použití nesprávné technologie při výrobě (zpracování) - Nesprávně zpracovaná technologie (výroby) - Selhání lidského činitele (např. neobjevení vady při převímce nebo při pravidelné/mimořádné prohlídce či revizi) - Mimořádnost v provozu zařízení (např. nesprávná interakce mezi sběračem a TV, nestandardní konfigurace nebo změny v konfiguraci napájení TV, závada v konstrukci železniční infrastruktury apod.) 						
Ve všech případech může dojít ke vzniku mimořádné události (vykolejení drážních vozidel, ohrožení jízdy drážních vozidel, ohrožení uživatelů silniční komunikace)						
Odpovědná osoba (vlastník rizika)						Ř 013, Ř 014, Ř 015, Ř 024, Ř OŘ, Ř CTD
Oblast rizika						Technické

Nebezpečí - riziko	Identifikace nebezpečí	Vyhodnocení závažnosti rizika				Bezpečnostní opatření
		P	E	N	R	
Nesprávně zpracované technologie	Výpočet rizika	4	1	5	20	Kategorie III. 1. Přípomínkové řízení navrhovaných technologií před jejich schvalování. 2. Kontrola a vyhodnocování schválených technologií.
	Vážná nehoda	může nastat				
	Nehoda					
	Incident					
	Anomálie					
<ul style="list-style-type: none"> - Nedostatečná příprava zpracovatele - Selhání zpracovatele - Selhání kontrolních mechanismů při schvalování 						
Ve všech případech může dojít ke vzniku mimořádné události (ohrožení jízdy drážních vozidel, vykolejení drážních vozidel, střet drážních vozidel s osobou, ohrožení osob pohybujících se v místech veřejnosti přístupných, ohrožení osob pohybujících se v železniční dopravní cestě)						
Odpovědná osoba (vlastník rizika)						Ř 011, Ř 013, Ř 014, Ř 015, Ř 024, Ř OŘ, Ř CTD
Oblast rizika						Provozní, organizační

KI a KII

Soudní znalci a Správa železnic

- SŽ využívá soudní znalce pouze ve výjimečných případech a to ve sporných řízeních před soudem.
- V případě potřeby využívá soudní znalce Drážní úřad a Drážní inspekce.
- Očekáváme vyšší míru spolupráce při nezávislém dozоровání PPP projektů.



Soudní znalci

Statistiky MU a varování – střety na přejezdech

Střetnutí na železničních přejezdech

	2025					
	počet MU		usmrceno		zraněno	
	celkem	z toho střetnutí s osobou	celkem	z toho při střetnutí s osobou	celkem	z toho při střetnutí s osobou
leden	10	2	2	1	5	1
únor	13	1	1	1	3	0
březen	16	4	6	4	8	0
duben	12	3	4	3	5	0
květen	14	3	2	2	6	1
červen	10	2	2	2	3	0
červenec	11	0	0	0	4	0
srpen	13	3	2	2	4	1
září	9	1	2	1	3	0
říjen	12	3	4	2	11	1
listopad	10	2	2	0	3	2
prosinec	13	2	4	2	10	0
Počet MU 1.1. - 31.12.	143	26	31	20	65	6



Varování – příčiny MÚ

Statistiky MU a varování – střety s osobami

Střety s osobami na dráhách železničních

	2025			2024		
	počet MU	usmrceno	zraněno	počet MU	usmrceno	zraněno
leden	18	16	2	19	14	5
únor	26	18	9	13	7	6
březen	23	17	6	13	10	3
duben	15	13	2	26	20	8
květen	17	11	6	24	22	2
červen	24	19	5	19	16	3
červenec	18	12	6	24	19	5
srpen	17	12	7	18	13	5
září	26	20	6	14	11	3
říjen	25	21	4	17	12	5
listopad	18	12	8	22	16	7
prosinec	23	18	5	19	15	5
Počet MU 1.1. - 31.12.	250	189	66	228	175	57



Varování – příčiny MÚ

Celkové statistiky MU - vývoj

Vývoj MU na dráhách železničních (kromě metra)

	2025			2024		
	počet MU	usmrceno	zraněno	počet MU	usmrceno	zraněno
leden	90	18	10	92	16	45
únor	90	19	15	67	8	9
březen	98	23	16	73	12	12
duben	71	17	12	90	23	13
květen	92	13	12	96	25	11
červen	102	22	12	91	24	30
červenec	92	12	17	92	21	15
srpen	83	14	14	100	16	13
září	90	22	10	108	12	48
říjen	100	25	16	81	15	9
listopad	83	14	59	98	19	19
prosinec	82	22	17	80	16	15
Počet MU 1.1. - 31.12.	1073	221	210	1068	207	239

Varování – příčiny MÚ



Odbor bezpečnosti a krizového řízení; Bezpečnostní rizika dopravní infrastruktury z pohledu SŽ.

Děkuji za pozornost

Správa železnic

Mgr. Filip Knobloch, MBA

ředitel odboru bezpečnosti a krizového řízení

leden 2026, Mikulov