

Výroční zpráva 2022



Obsah

Kdo jsme a co děláme	4
Rok 2022 pohledem generálního ředitele a galerie top managementu	8
Naše cesta rokem 2022 v číslech	18
Mise a strategické priority	24
Milníky fascinující cesty rokem 2022	30
Výběr z našich projektů	38
Železnice a lidské příběhy	46
Vysokorychlostní síť – cesta do blízké budoucnosti železnice	54
Pro dobro společnosti i životního prostředí	62
Profil organizace	72
Základní údaje o organizaci	72
Představení členů vedení organizace	75
Správa a řízení organizace	76
Strategie	81
Výzkum, vývoj a inovace	85
Činnost organizace	89
Výročí tratí	89
Provozní schopnost železniční dopravní cesty	90
Modernizace a rozvoj železniční dopravní cesty	96
Provozování železniční dopravní cesty	105
Výkony dopravců na síti Správy železnic	108
Mezinárodní spolupráce	111
Hospodaření organizace	117
Interní audit a řízení rizik	120
Lidské zdroje	125
Společenská odpovědnost	131

Finanční část	137
Zpráva nezávislého auditora	138
Rozvaha	142
Výkaz zisku a ztráty	150
Přehled o změnách vlastního kapitálu	154
Přehled o peněžních tocích	156
Příloha v účetní závěrce	160
Osoby odpovědné za výroční zprávu	206
Výroční zpráva o činnosti v oblasti poskytování informací	207
Náležitosti dle § 21 zákona o účetnictví v platném znění	209
Seznam zkratk	210
Identifikační a kontaktní údaje	214

Kdo jsme
a co děláme

Řídíme, spravujeme
a inovujeme železniční síť
a tisíce nádraží v celé
České republice.



Jsme Správa železnic
a tohle je naše fascinující
cesta rokem 2022.

Rok 2022 pohledem generálního ředitele

**Dámy a pánové,
vážení obchodní
partneři,**


v roce 2022 jsme se jako Správa železnic museli vypořádat s mimořádně složitou situací, kterou nikdo nemohl předvídat. Válečný konflikt v bezprostřední blízkosti naší země a jeho vliv na životy lidí se logicky odrážel i ve fungování naší státní organizace. Bezprecedentní dopady v podobě energetické krize nebo turbulentního nárůstu cen se propisovaly do všech oblastí naší činnosti. Všichni jsme očekávali, že po složité covidové době se vše konečně stabilizuje, ale události nás postavily před ještě složitější výzvy. Dovolím si tvrdit, že jsme v těchto výzvách obstáli.

Máme za sebou obrovský kus práce a jsem přesvědčen, že rok 2022 bude v historii Správy železnic vnímán pozitivně. Držíme tempo, inovujeme, modernizujeme, opravujeme a dokončujeme klíčové stavby. Je to fascinující cesta projektů, které mění železniční dopravu k lepšímu.

V roce 2022 jsme disponovali rozpočtem ve výši 66,9 miliardy korun, z toho na investice směřovala rekordní částka 42,5 miliardy. V průběhu roku jsme zprovoznili téměř 30 kilometrů nové trati z Českých Budějovic do Prahy, čímž se završila jedna z nejvýznamnějších současných staveb železniční infrastruktury v ČR – modernizace čtvrtého železničního koridoru. Investice do úseků Sudoměřice – Votice a Soběslav – Doubí, které umožní rychlost vlaků 200 km/h, přinesly kromě zvýšení plynulosti a bezpečnosti provozu i výrazné zkrácení jízdních dob.

Na prvním koridoru skončila modernizace trati mezi Brnem, Adamovem a Blanskem a po roce intenzivních stavebních prací se na ni vrátila regionální doprava a rychlíková linka R19. Ukončili jsme i rekonstrukci trati mezi Velimí a Poříčany, výrazně pokročily práce mezi Brandýsem nad Orlicí a Ústím nad Orlicí a v uzlu Pardubice.

Výroční zpráva 2022



„Navzdory překážkám se nám podařilo naplnit všechny naše ambice pro tento rok. Vážím si nasazení všech našich zaměstnanců i pracovníků stavebních firem.“

Modernizací prošla také část třetího koridoru mezi Prahou a Plzní v úseku mezi pražským Smíchovem a Radotínem. Zahájili jsme rekonstrukci poslední části na vytíženém rameni Praha – Lysá nad Labem mezi Mstěticemi a Čelákovickami a přestavbu stanic Vsetín nebo Rožnov pod Radhoštěm.

Jedním z nejnáročnějších úkolů, který jsme zcela nečekaně řešili, se stal nákup energií. Správa železnic je největším odběratelem elektrické energie v České republice a zajištění trakční energie pro dopravce a také pro provoz železnice se stalo strategickou misí, kterou se nám podařilo zvládnout. Nehrozí omezování železniční dopravy a v rámci cenové situace se podařilo uzavřít nejlepší možné smlouvy na dodávky energií.

Pokračovala příprava vysokorychlostních tratí (VRT). Projekční práce běží na téměř 200 km tratí a výrazně pokročilo zpracování dokumentací pro územní rozhodnutí pro několik tratí včetně podkladů pro procesy vyhodnocení vlivů na životní prostředí EIA. V prvním pololetí jsme vyhlásili výsledky architektonické soutěže na v pořadí už druhý terminál VRT, konkrétně v Roudnici nad Labem. Významný postup přípravy VRT a blížící se realizace vedly ke vzniku samostatné organizační jednotky Stavební správa VRT. Druhou, která vznikla v rámci naší struktury, se stala Správa železničních informačních technologií. Bylo totiž nezbytné podpořit a zintenzivnit ochranu organi-

zace před kybernetickými hrozbami. Železnice – to jsou nejmodernější technologie, které jsou součástí kritické infrastruktury státu.

Pokračovala stabilizace a zlepšování technického stavu železniční dopravní cesty a podařilo se realizovat řadu významných oprav. Největší akce tohoto charakteru proběhla mezi Kolínem a Velimí, kde přímo navázala na dokončovanou modernizaci navazujícího úseku do Poříčkan. Významné opravy se uskutečnily rovněž mezi Roztoky u Křivokláta a Rakovníkem nebo Liběšicemi a Úštěkem na Litoměřicku.

V roce 2022 se rekonstruovalo 68 nádražních budov, práce na nich byly v průběhu roku v různých fázích rozpracovanosti. Jednalo se zejména o renovace velkých památkově chráněných budov v Českých Budějovicích, na pražském hlavním nádraží, v Plzni, Pardubicích a Teplicích. Finanční prostředky, které byly do stavebních a údržbových akcí vynaloženy, přesáhly částku 2 miliard korun.

Zrušili jsme rekordní počet úrovnových křížení železnice s dalšími komunikacemi. Vedle úprav vedoucích k vyšší úrovni zabezpečení přejezdů, ve kterém Správa železnic rovněž intenzivně pokračovala, představuje právě redukce jejich počtu další významnou cestu ke zvyšování bezpečnosti jak drážního, tak silničního provozu a jejich plynulosti.

V souvislosti se zprovozněním nových úseků čtvrtého koridoru uvedlo pražské Centrální dispečerské pracoviště Správy železnic ve své budově na Balabence do provozu nový dopravní sál. Momentálně slouží k dálkovému ovládní provozu mezi Prahou-Uhřetěvesí a Táborem, postupně se z něj bude řídit celý úsek Praha-Uhřetěves – Horní Dvořiště státní hranice.

V segmentu komunikace s veřejností se nám v roce 2022 podařilo posílit svoji pozici. Na všech sociálních sítích (Facebook, Twitter, Instagram, LinkedIn) rostly počty sledovatelů a zásah příspěvků. Nejvyšší zájem jsme zaznamenali v červnu u prezentace jednotky TGV. Pro zintenzivnění komunikace jsme nově zprovoznili twitterový účet Datel, na kterém přinášíme aktuální informace o mimořádných událostech a provozní situaci.

V Praze 17. března 2023



Bc. Jiří Svoboda, MBA
generální ředitel

„Z roku 2022 mám dobrý pocit. Dokončili jsme řadu velkých staveb a zajistili financování pro nadcházející období. To nám umožní zahájit další významné stavby.“

Ing. Mojmír Nejezchleb
zástupce generálního ředitele
a náměstek generálního ředitele
pro modernizaci dráhy



„Přes složitou situaci na trhu s energiemi jsme nejlepším možným způsobem zabezpečili dodávky trakční elektřiny pro železniční dopravce. To je naprosto klíčové.“

Ing. Marcela Pernicová
náměstek generálního ředitele
pro provozuschopnost dráhy



„Doznívající covid-19, invaze na Ukrajinu nebo cenové šoky na trhu energií... Se vším jsme se nakonec zvládli vypořádat.“

Ing. Aleš Krejčí
náměstek generálního ředitele
pro ekonomiku



„Vzhledem k intenzivní modernizaci bylo naší prioritou optimalizovat koordinaci výluk tak, aby dopad na naše zákazníky byl co nejmenší.“

Mgr. Jaroslav Flegl
náměstek generálního ředitele
pro řízení provozu



V polovině roku vyjely první vlaky na novou trať mezi Sudoměřicemi a Voticemi, plnohodnotný dvoukolejný provoz pak následoval v září. Ve stejném měsíci začala sloužit dopravě také traťová přeložka mezi Soběslaví a Doubím u Tábora. Díky téměř dvaceti kilometrům nových kolejí trvá nyní cesta vlakem z Prahy do Tábora pouze 59 minut a z Prahy do Českých Budějovic jen 100 minut.

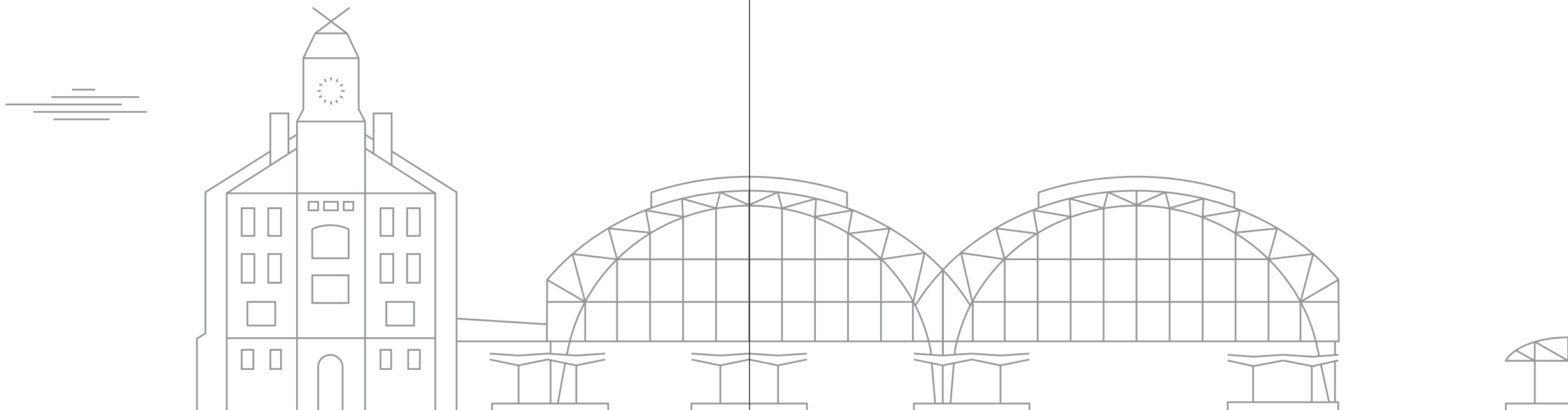
Naše cesta rokem 2022 v číslech

66,9 mld. Kč celkový rozpočet

42,5 mld. Kč na investice

99,9 % prostředků z fondů EU úspěšně využito

9 355 km celkové délky tratí





2 608 stanic a zastávek

169 tunelů

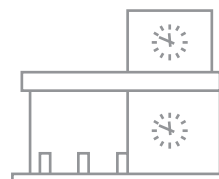


6 728 mostů

8 036 budov ve správě Správy železnic

Největší osobní železniční stanice v ČR

Praha hlavní nádraží. Každý den jím projde až 100 tisíc cestujících. Po 16 kolejích u nástupišť projedou denně stovky vlaků všech kategorií.



Nový most v Čelákovících

Most leží na zmodernizované trati mezi Lysou nad Labem a Čelákovícemi. Délka tohoto úseku je 6,39 km, jeho přestavba umožnila zvýšit rychlost vlaků ze 100 na 140 km/h. Vyšší je také bezpečnost cestujících a ochrana obyvatel před hlukem.



Mise a strategické priority

Rozvoj a modernizace, vyšší traťová rychlost a větší kapacita železniční infrastruktury

Mezi nejvýznamnější projekty v tomto strategickém segmentu bezpečnosti patří příprava vysokorychlostních tratí (VRT). Mimo jiné se soustředíme také na zlepšování parametrů vybraných tratí pro nákladní dopravu, odstraňování omezení rychlosti, digitalizaci, konektivitu a rozvoj sítí.

Spolehlivý, bezpečný a plynulý provoz železnice

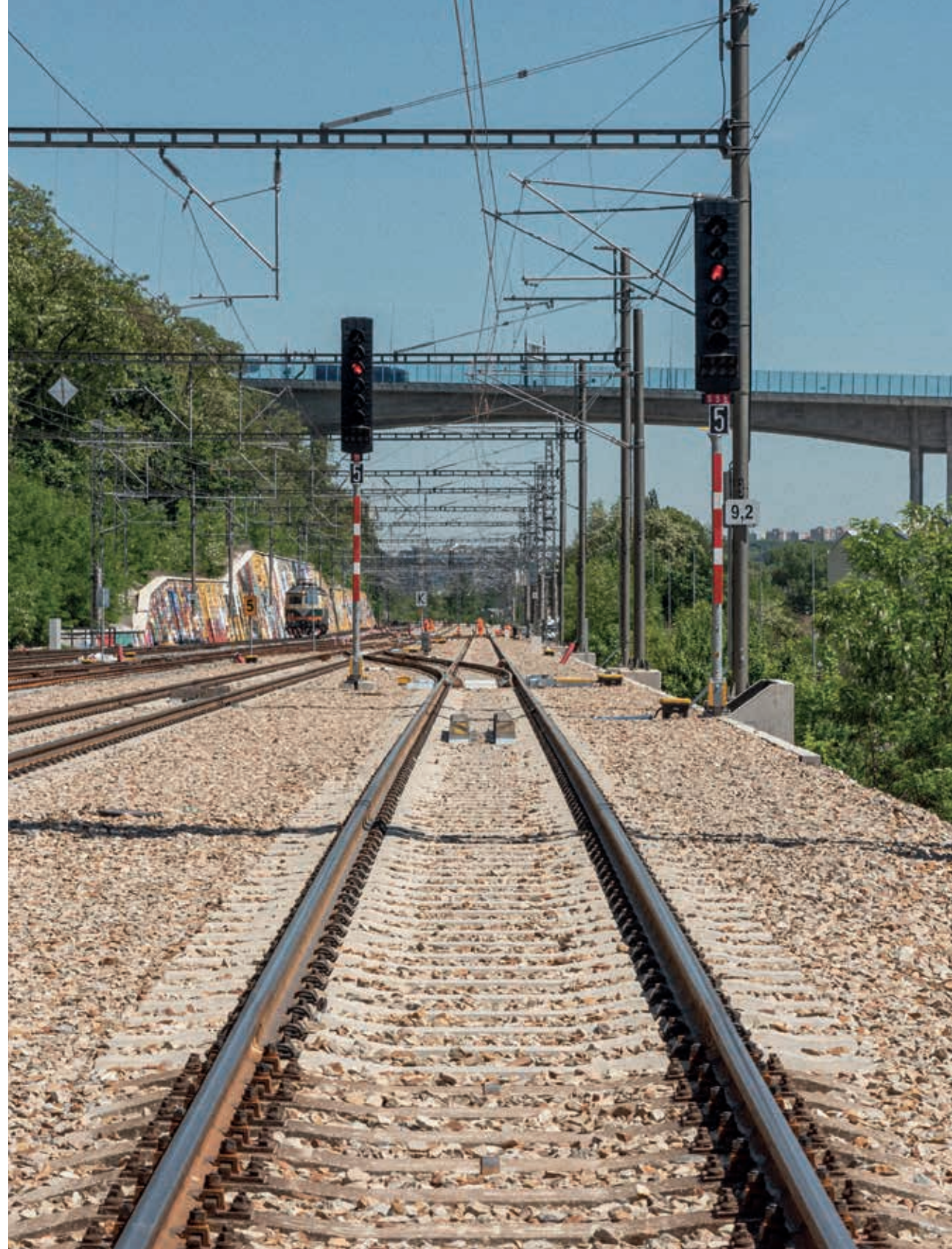
Zajišťujeme plnou provozuschopnost železniční sítě a neustále pracujeme na zvyšování bezpečnosti provozu. S tím souvisí i všechny aktivity, které vedou ke snížení počtu mimořádných událostí na železniční síti. Jde například o rušení přejezdů nebo implementaci celoevropského zabezpečovacího systému ETCS.

Železnice jako druh dopravy šetrný k životnímu prostředí

Naše činnost hraje klíčovou roli při tzv. zelené transformaci, urychlování dekarbonizace a modernizaci celého systému dopravy a mobility. Přesun významné části vnitrozemské nákladní přepravy a části osobní silniční dopravy ze silnic na železnici je jednou z priorit Zelené dohody pro Evropu. Železniční doprava je zásadní při omezení negativních dopadů na životní prostředí a zlepšování bezpečnosti a zdraví občanů ČR.

Maximální vstřícnost k zákazníkům, aktivní a otevřená komunikace

Vždy dbáme na otevřenost a transparentní poskytování aktuálních informací. Vedle tradičních mediálních kanálů intenzivně využíváme multimediální platformy, všechny klíčové sociální sítě a například i podcasty.





Moderní systém napojený na evropskou železniční síť

Provozní propojitelnost evropského železničního systému a rozvoj transevropské dopravní sítě je jedním z našich stěžejních strategických témat. V rámci jejího zajištění aktivně přistupujeme k harmonizaci parametrů infrastruktury a implementaci nových technologií, především v oblasti nasazení vlakového zabezpečovacího systému ERTMS/ETCS a telematických aplikací.

Správa železnic – prestižní zaměstnavatel s atraktivní kariérou a perspektivou

Vážíme si práce našich zaměstnanců a jsme si vědomi toho, že za úspěchem celé organizace stojí konkrétní lidé. Plníme naše závazky, a to jak v oblasti odměňování a poskytování zaměstnaneckých výhod, tak i vzdělávání nebo pracovnílékařských služeb. Úzce spolupracujeme s odborovými organizacemi.

Správa železnic jako platforma pro výzkum, vývoj a zavádění inovací do praxe

Zapojujeme se do řady projektů vědy a výzkumu, především v roli aplikačního garanta. Důraz klademe především na oblasti s výrazným aplikačním potenciálem a také s akcentem na snižování environmentálních dopadů provozování dráhy. Naše výzkumné a vývojové aktivity přirozeně reflektují aktuální i očekávané trendy v digitalizaci a smartifikaci. Vydáváme Vědeckotechnický sborník Správy železnic, který je platformou pro šíření poznatků o nejmodernější technice a technologiích.

Doba chytrých zastávek se blíží

Chytrou zastávku bude tvořit prosklený přístřešek pro cestující, jehož součástí budou tzv. smart technologie. Kromě elektronického informačního panelu půjde o tlačítko nouze, spínané LED osvětlení, kamerový systém a možnost nabíjení telefonů.

Nádraží Praha-Vysočany

Nádraží kompletně modernizujeme a veřejnosti slouží i nové ostrovní nástupiště. Vůbec poprvé v historii je tato stanice přístupná bezbariérově. V současné době se pracuje na druhém a třetím nástupišti.



Milníky fascinující cesty rokem 2022

Leden

Začali jsme projektovat dva úseky vysokorychlostní železnice mezi Prosenicemi a Ostravou.

Ve stanici Litvínov jsme pro veřejnost otevřeli zrekonstruovanou výpravní budovu. Moderně pojatý objekt slouží zároveň jako zázemí nově vybudovaného dopravního terminálu.

Únor

Odborná komise vybrala vítěze architektonicko-urbanistické soutěže na podobu terminálu vysokorychlostní železnice, který vznikne nedaleko Roudnice nad Labem.

Březen

Na hlavním nádraží v Ústí nad Labem jsme otevřeli již druhé infocentrum Správy železnic. Je zaměřené zejména na přípravu vysokorychlostní trati VRT Praha – Drážďany.

Rozšířili jsme distribuční síť Správy železnic o první vlastní fotovoltaickou elektrárnu. Nachází se na střeše budovy ve stanici Děčín východ.

Prakticky ihned po napadení Ukrajiny Ruskem jsme na pražském hlavním nádraží otevřeli centrum pro uprchlíky. Využilo jej přes 100 tisíc občanů válkou postižené země.

Duben

Založili jsme novou organizační jednotku Správa železničních informačních technologií, která zajišťuje komplexní služby v oblasti informatiky.

Zprovoznili jsme novou zastávku Plzeň-Slovany a zároveň jsme uzavřeli nedalekou stanici v Koterově.

01

02

03

04

Květen

Po dvouleté covidové přestávce opět vyjel na koleje vzdělávací Preventivní vlak bezpečné železnice. Postupně navštívil Olomouc, Brno, Prahu a Plzeň.

Červen

Do Česka zavítala unikátní francouzská vysokorychlostní souprava TGV (Train à Grande Vitesse), která drží světový rychlostní rekord z roku 1981. Kromě vybraných nádraží souprava navštívila také areál brněnského výstaviště.

Úspěšně jsme završili roční rekonstrukci nádražní budovy ve stanici Veselí nad Lužnicí.

Červenec

Ukončili jsme výluky na trati mezi pražským Smíchovem a Radotínem a současně jsme otevřeli přesunutou zastávku Praha-Velká Chuchle.

Vlaky začaly jezdit po nové traťové přeložce mezi Sudoměřicemi u Tábora a Voticemi. Původní trať přes Střezimíř jsme přestali používat na počátku dubna.

Odstartovali jsme konverzi napájecí soustavy. Na střídavou trakci byl přepojen traťový úsek z Nedakonic do Říkovic.

Rozjeli jsme pilotní projekt vlastní ochranné služby. Jako první byl k ostraze vybrán historický Negrelliho viadukt.

Srpen

Spustili jsme práce na technickém návrhu vysokorychlostní trati Podřipsko mezi Prahou a Lovosicemi. Také jsme podepsali smlouvu s vítězem architektonické soutěže na realizaci terminálu Roudnice nad Labem VRT, který vznikne právě na tomto úseku.

Dokončili jsme opravy nádražní budovy v Horšovském Týně.

05

06

07

08

Září

V rámci modernizace čtvrtého koridoru jsme zprovoznili další tražovou přeložku, a to mezi Soběslaví a Doubím u Tábora.

Ve stanici Roztoky u Prahy jsme vybudovali bezbariérová nástupiště a prodloužený podchod. Historické letní čekárně jsme vrátili původní vzhled.

Říjen

Z nového dopravního sálu Centrálního dispečerského pracoviště Praha jsme začali dálkově řídit provoz na úseku čtvrtého koridoru z Prahy-Uhřetěvesi do Tábora.

Na modernizovaném nádraží v Praze-Vysočanech jsme otevřeli novou odbavovací halu pro cestující.

Dokončili jsme opravy budov v Přešticích a ve Vimperku.

Přípravou vysokorychlostních tratí byla pověřena nová organizační jednotka – Stavební správa VRT.

Listopad

Stavbaři předali do užívání nový dvoukolejný úsek mezi stanicemi Pardubice-Rosice nad Labem a Stéblová.

Završili jsme revitalizaci trati Lovosice – Česká Lípa a cestujícím začala sloužit také opravená nádražní budova v Prachaticích.

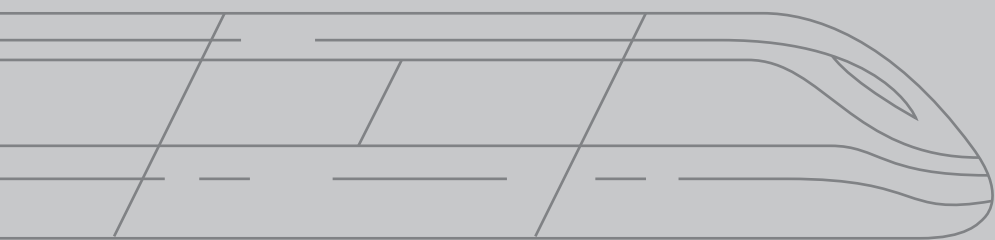
Prosinec

Spolu s projektanty jsme zahájili práce na technickém návrhu vysokorychlostní trati Vysočina fáze I.

Po roční výluce se vlaky vrátily na zmodernizovaný úsek Brno – Blansko.

Ve východních Čechách jsme otevřeli novou zastávku Stéblová obec.

Provoz na celé trati z Olomouce přes Uničov do Šumperka začaly zajišťovat elektrické vlaky.



09

10

11

12

Modernizace trati z Brna do Blanska

Po roční výluce se na trať mezi Blanskem a Brnem vrátily regionální vlaky a rychlíky linky R19. V celém úseku jsme zrekonstruovali především železniční svršek a všechny související infrastrukturní prvky. Cestující mají k dispozici zvýšená nástupiště a na zastávce Blansko město pak nový podchod.



Výběr z našich projektů

Staráme se o celkovou modernizaci, rozvoj a provozování železniční dopravní cesty. Také zajišťujeme provozuschopnost dráhy a mezinárodní spolupráci na poli inovací a propojení železničních sítí. Děláme vše pro spokojenost cestujících i dopravců. Jako Správa železnic se podílíme na tom, aby železnice i nadále udávala trendy v dopravě 21. století.

68 zrekonstruovaných nádražních budov

21 615 kusů výhybek

233 zrekonstruovaných přejezdů

172 120 kusů vyměněných pražců

273 adresných opravných prací

102 zrušených přejezdů



Nádraží v Jihočeském kraji září novotou

V průběhu jednoho roku jsme v Jihočeském kraji opravili nádražní budovy v Prachaticích, Vimperku, Veselí nad Lužnicí, Suchdole nad Lužnicí a Balkově Lhotě. Probíhá oprava ve stanici Čejetice a pokračují rekonstrukce výpravních budov v Českých Budějovicích a Písku.

Roční rekonstrukce památkově chráněné výpravní budovy ve stanici Veselí nad Lužnicí zvítězila v soutěži Železniční stavba roku 2022 v kategorii Rekonstrukce a opravy budov. Stavební práce zahrnovaly mimo jiné změnu uspořádání interiéru, vybudování toalet přístupných z haly a nových komerčních prostor. Pro zachování historického rázu objektu došlo v rámci opravy fasády z režného zdiva i k obnovení původní podoby poškozených štukatérských prvků a k osazení dřevěných špaletových oken.

Kompletní výměnou prošly také všechny dveře, nová je i střecha včetně krovu. Ve druhém podlaží jsme zrekonstruovali kancelářské prostory pro potřeby zaměstnanců Správy železnic a budoucích nájemníků, třetí podlaží je stavebně připraveno pro další komerční využití. V celé budově jsme také obnovili rozvody kanalizace, vody, topení, vzduchotechniky, klimatizace a elektroinstalace.

Nečekaná energetická výzva při zajišťování dodávek trakční energie

Krise na trhu s energiemi zasáhla všechna odvětví. A protože jsme největším odběratelem elektrické energie v České republice, stalo se zajištění silové trakční energie na rok 2023 jednou z největších strategických výzev roku 2022. V aukci realizované prostřednictvím komoditní burzy PXE nakonec uspěla společnost ČEZ ESCO. Celkový předpokládaný odběr trakční energie pro rok 2023 byl v rámci aukce stanoven na 1 280 000 MWh.

Současná situace na trhu s elektřinou způsobila, že cena dodávky není zajištěna fixací na velkoobchodní obchodované produkty. Bude se skládat z hodnoty určené podle denního trhu OTE, a.s., a vysoutěžené obchodní přírážky dodavatele. Náklady tak nebudou po celý rok konstantní, ale budou se měnit v každém měsíčním zúčtovacím období. Tento způsob ocenění odpovídá současnému stavu na trhu s elektřinou, eliminuje rizika spojená s predikcí objemu trakční spotřeby a umožňuje dodržení smluvních tolerancí odběru komodity.

Výsledná účtovaná cena dodávky silové trakční elektřiny podléhá zastropování v souladu s nařízením vlády č. 298/2022 Sb., o stanovení cen elektřiny a plynu v mimořádné tržní situaci. Ta je podle platného nařízení stanovena maximálně na 5 000 Kč/MWh bez DPH a daně z elektřiny.

První solární elektrárna Správy železnic

Na střechu objektu ve stanici Děčín východ jsme umístili 60 fotovoltaických panelů s celkovou plochou přibližně 106 m². Instalovaný špičkový výkon elektrárny bude činit 24 kW a měl by pokrýt spotřebu elektřiny v celé nádražní budově. Případné přebytky elektrické energie se budou převádět do distribuční sítě Správy železnic. Pilotní projekt prověří možnosti aplikace fotovoltaiky v českém drážním prostředí.

Záměr na využití plochy střechy k instalaci fotovoltaických panelů vznikl ve spolupráci s Vysokou školou báňskou – Technickou univerzitou Ostrava. „Mám velkou radost z tohoto pilotního projektu první fotovoltaické elektrárny v rámci Správy železnic. Cesta je trnitá, ale dnes už víme, jak na to, a máme připravených dalších 81 projektů,“ komentoval událost generální ředitel Správy železnic Jiří Svoboda.

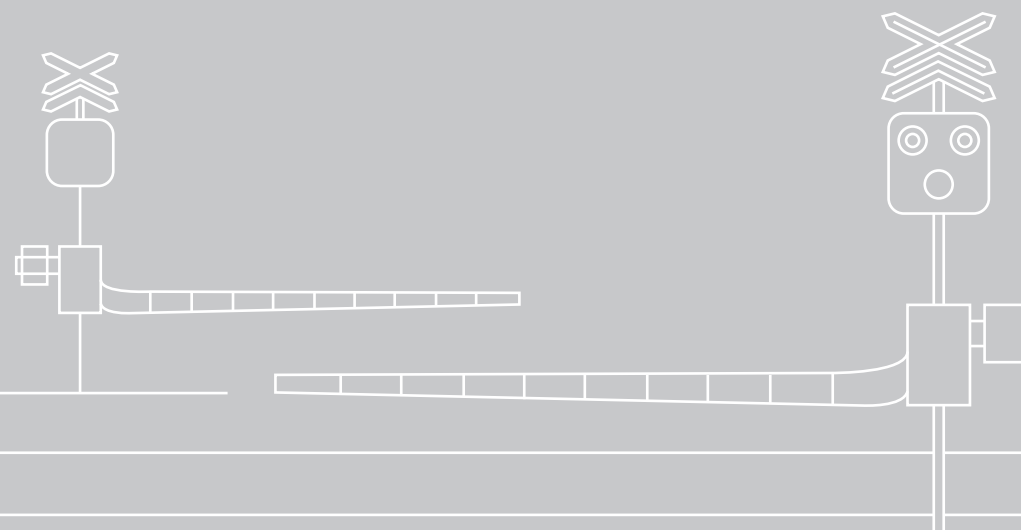
Výzkumné energetické centrum Vysoké školy báňské – Technické univerzity Ostrava zpracovalo v letech 2019–2020 projekt, který prověřoval i možnost ukládání elektrické energie do baterií a případný prodej přebytků do rozvodné sítě. Z analýz však jako nejvýhodnější vyplynula varianta s přímou výrobou elektřiny k pokrývání okamžité spotřeby v nádražní budově. Ve výběrovém řízení na dodavatele uspěla společnost Silektro.

Zmodernizovali jsme nejvíce přejezdů v historii

Zvyšování bezpečnosti na železničních přejezdech je jednou z našich priorit. Rok 2022 byl v tomto směru rekordní. Díky dostatečnému objemu finančních prostředků jsme zrekonstruovali 233 přejezdů. Původní plán přitom počítal s úpravou 150 přejezdů. Kromě modernizace a doplňování zabezpečovacího zařízení jsme zvýšili bezpečnost dopravy zrušením 102 přejezdů.

„Posilování bezpečnosti na přejezdech má pozitivní dopady jak na železniční, tak i silniční provoz. Jde o jednu z našich hlavních priorit, ve které nehodláme polevit ani v dalších letech. Výstražné kříže doplňujeme světelným zabezpečovacím zařízením, instalujeme závory. Jen v loňském roce jsme do přejezdů a jejich bezpečnosti investovali 3,1 miliardy korun, vůbec nejvíc v historii,“ řekl k tématu generální ředitel Správy železnic Jiří Svoboda.

V roce 2022 jsme také zrušili rekordní počet přejezdů, plných 102. Rušíme je nejen tam, kde trať kříží třeba lesní cesta, ale i v lokalitách s vysokou intenzitou dopravy. V takovém případě se nahrazují nadjezdem nebo podjezdem. Do roku 2030 počítáme s dalším snížením počtu přejezdů přibližně o 5 %.



Digitalizujeme na plné obrátky – řízení stavebních projektů a Digitální technická mapa železnice

V roce 2022 jsme splnili plánované milníky projektu implementace Building information managementu (BIM, tzv. informační modelování staveb). Pokračuje také projekt Vznik a rozvoj Digitální technické mapy železnice (DTMŽ) a mapování technické infrastruktury.

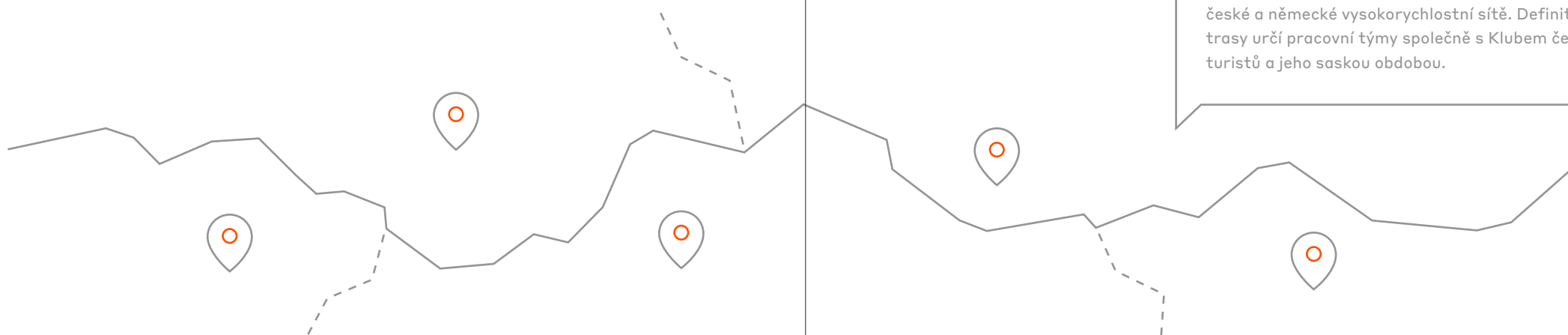
Zvýšili jsme počet realizovaných a připravovaných stavebních akcí v režimu BIM, na kterých testujeme digitalizační progres ve spolupráci s dodavatelským řetězcem. Jednou z několika stavebních akcí, u kterých si ověřujeme aplikaci digitálních postupů v přípravě, je modernizace a dostavba pražského Masarykova nádraží. Součástí metody je i proces digitálního připomínkování dokumentace.

Ve druhé polovině roku 2022 byla zahájena realizace projektu Digitální technické mapy železnice (DTMŽ), čímž jsme se jako organizace připojili k realizaci Digitální technické mapy České republiky, která se stane nedílnou součástí digitalizace agend stavebních řízení a územního plánování. Začal intenzivní sběr dat o infrastruktuře i příprava příslušného informačního systému. DTMŽ přináší novou kvalitu do stávajícího popisu železniční sítě. Za celou železniční síť se sjednotí, doplní a zpřístupní dosud roztříštěná, neúplná nebo vícenásobná data.

Ukončili jsme rekonstrukci trati mezi Velimí a Poříčany

Díky nasazení nejmodernějších stavebních strojů jsme zkrátili dobu výluk o plných 200 dní. Úsek Velim – Poříčany je součástí nejvytíženějšího českého koridoru. Stavba získala Cenu generálního ředitele Správy železnic.

Stavební práce jsme zaměřili na obnovu staničních kolejí a také více než dvacítky výhybek v Poříčanech. V celém úseku, s výjimkou stanice Pečky, jsme celkově přestavěli železniční spodek i svršek. Nově jsme vybudovali odbočky v Cerhenicích a Tatcích, které slouží ke zvýšení variability řízení provozu v silně vytiženém úseku. Nástupiště na zastávkách v Cerhenicích a Tatcích prošla výraznou renovací. Ve Velimi jsme přestavěli obě nástupiště. V rámci projektu jsme rovněž opravili pět mostů, zmodernizovali železniční přejezdy a kompletně vyměnili trakční vedení včetně všech součástí.



Přeshraniční naučná stezka

Správa železnic, Deutsche Bahn AG a saské ministerstvo ekonomiky, práce a dopravy připravují přeshraniční naučnou stezku o vysokorychlostní trati. Cílem projektu je zvýšit povědomí o Krušnohorském tunelu, který propojí české a německé vysokorychlostní sítě. Definitivní podobu trasy určí pracovní týmy společně s Klubem českých turistů a jeho saskou obdobou.

Most do Prostředního Žlebu

Výměna železničního mostu přes Labe byla součástí rekonstrukce trati Děčín východ – Děčín-Prostřední Žleb. Nová konstrukce prošla zatěžovací zkouškou a začala sloužit nákladní dopravě v rámci transevropské sítě TEN-T. Denně po mostě projede přibližně stovka vlaků, které zajišťují spojení především s námořními přístavy v Německu a Nizozemsku.

Železnice a lidské příběhy

Jsme největším zaměstnavatelem v ČR v železniční dopravě. Jako organizace tvoříme dohromady jeden velký tým. Spojuje nás smysluplná práce, při které pomáháme posouvat hranice a objevovat nové možnosti železniční dopravy. Fascinující cesta rokem 2022 je společnou cestou našich příběhů. Vybrali jsme pro vás některé z nich.

17 108 zaměstnanců

140 profesí

17 organizačních složek

48,38 let – průměrný věk zaměstnance

72,1 % muži

27,9 % ženy



Dvanáct příběhů odvahy a potlesk v Rytířském sále

Seznamte se s příběhy zaměstnanců Správy železnic, kteří převzali ocenění za statečnost a přispěli k záchraně lidského života, zdraví či majetku. Dvanáct dramát, která šťastně skončila zaslouženým potleskem zaplněného Rytířského sálu při vyhlášení cen Finále týmu Správy železnic.

Hasič **Richard Hála** včasnou první pomocí zachránil život ženě, která zkolabovala ve Veselí nad Moravou. Velitel jednotky hasičů **Jiří Zima** a velitel směny **Jiří Štýbr** pohotovou resuscitací zachránili život ženě v Lysé nad Labem. Výpravčí **Vladimír Kroupa** a **František Žák** zabránili srážce vlaků. Výpravčí **Josef Svoboda** zachránil život ženě, která omylem vystoupila z vlaku mimo stanici a upadla pod vlak. Dozorkyně výhybek **Alena Milotová** včas zabránila najetí vlaku do stromu, který spadl na trakční vedení. Výpravčí **Milan Hejplík** použil pohotově funkci Generální stop, když rychlík ve stanici Horažďovice předměstí vjel do cesty protijedoucímu vlaku. Výpravčí **Michal Čábel** společně s dozorkyní výhybek **Gabrielou Hůrkovou** pohotově postavili dopravní cestu na volnou kolej a umístěním zářezek zastavili vozy ujeté z rakouského Gmündu. Výpravčí **Radka Formánková** díky funkci Generální stop zastavila vlak, který se blížil k autu uvízlému na železničním přejezdu. **Ondřej Klemš** rychlou reakcí dokázal zabránit škodám při najetí rychlíku do skalního sesuvu u Karlštejna. Všem oceněným velice děkujeme.



Železničáři roku 2022: Pohotiví hrdinové zachránili ženě život

Jiří Zima a Jiří Štýbr se náhodně potkali v restauraci v Lysé nad Labem. Když u vedlejšího stolu zkolabovala starší žena, neváhali ani vteřinu. Okamžitě zahájili resuscitaci. Oba muži slouží u pražské jednotky drážních hasičů a díky své pohotovosti i profesním zkušenostem zachránili ženě život. Železničář roku je ocenění, které za mimořádné skutky uděluje zaměstnancům generální ředitel Správy železnic.

Jiří Zima popisuje dění v restauraci: „Po žertovném úvodu typu ‚to jsme se dlouho neviděli‘ a pár pivech se u vedlejšího stolu ozval hlasitý ruch. Když jsme se otočili, uviděli jsme bezvládné tělo starší ženy. V tu chvíli, jako bychom se snad domluvili, jsme začali reagovat na všemi nečekanou situaci.“

Žena měla nehmatný puls, oba hasiči okamžitě zahájili resuscitaci. Ta byla úspěšná a ve stabilizované poloze žena vyčkala příjezdu zdravotníků. „V práci se setkáváme s mnoha případy osob, které byly sražené vlakem. Tyto nehody končívaly přinejmenším těžkými zraněními. O to větší radost jsme měli z toho, že tentokrát vše dopadlo na jedničku,“ pokračuje dnes už nymburský hasič. Dodává, že díky své profesi a pravidelným školením byli oba na krizovou situaci perfektně připraveni. Zkrátka: těžko na cvičišti, lehký na bojišti.

Železničář vicemistrem světa v cheerleadingu

Michal Bahenský pracuje na generálním ředitelství v odboru přípravy staveb. Vedle železnice je jeho vášní cheerleading. Z mistrovství světa v Orlandu na Floridě si přivezl stříbro.

Do železnice se zamiloval jako malý kluk, když s dědou jezdil vlakem na výlety. I proto se rozhodl pro studium na Fakultě dopravní ČVUT v Praze. V říjnu 2015 nastoupil ke Správě železnic na Stavební správu západ na pozici hlavního inženýra stavby. Po pěti letech přešel na Generální ředitelství do odboru přípravy staveb, kde působí dodnes.

Díky cheerleadingu se Michal naučil, jak být týmovým hráčem. „Je to tvrdá dřina a odříkání. Navenek to vypadá zábavně a jednoduše – házíte holky do vzduchu, stavíte lidské pyramidy a kombinujete prvky akrobacie. Potřebné jsou ale hlavně tři základní ingredience: obrovská dávka houževnatosti, síla a vytrvalost,“ říká.

Železnice jako láska na celý život

Lásku k dráze zdědil po dědečkovi a železnici zasvětil celou svoji kariéru. Jiří Manych vystřídal mnoho pozic a dvacet dva let pracoval jako výpravčí v celkem dvaceti stanicích. Dnes působí jako vedoucí skupiny kontroly a školení na odboru řízení provozu Generálního ředitelství Správy železnic. Svoje zkušenosti předává dalším generacím a věnuje se odborné přípravě studentů dopravních škol. Aby nevypadl z provozu, slouží stále jako výpravčí v železniční stanici Praha-Dejvice.

Vlaky ho fascinovaly odjakživa. Jeho dědeček sloužil jako strojvedoucí v lokomotivním depu. „Odmala mě vodil do depa, spolu s babičkou jsme chodili na nádraží Liberec – Horní Růžodol. Jeho velkým přáním bylo, aby se jeho pátý vnouček stal strojvedoucím,“ vzpomíná.

Po základní škole se zapsal na železniční učiliště v Liberci, brigádně pracoval na pozici zavírače dveří, což zjednodušeně znamenalo být průvodčím bez oprávnění prodávat jízdenky, protože neměl hmotnou zodpovědnost. Později působil jako vnější avizér (informátor), pracovník v úschovně zavazadel, skladník přepravy, průvodčí a vlakvedoucí.

„Dálkově jsem si dodělal maturitní zkoušku. Potom jsem nastoupil jako signalista a do kurzu na výpravčího. Asi po třech letech jsem si vyzkoušel i jiné profese, například komandující, inspektor pro školení (ÚPV), lektor, přednosta osobní stanice, dopravní kontrolor nebo zaměstnanec pro předpisy a zkoušky. Za 22 let, kdy jsem byl výpravčí, jsem vystřídal 20 stanic. Moje tři nejoblíbenější jsou Chrástava, kde jsem autorizoval a začínal, Praha-Dejvice a Ledečko na břehu řeky Sázavy,“ doplňuje Jiří Manych.

V současné době působí jako vedoucí skupiny kontroly a školení v odboru řízení provozu Generálního ředitelství Správy železnic. Kromě toho se věnuje odborné přípravě studentů dopravních škol. „Jsem pyšný na to, že můžeme vést mladé lidi na začátku jejich profesního života,“ dodává závěrem.



První dva certifikovaní specialisté na ETCS

Proběhlo historicky první školení specialistů zabezpečovacího systému ETCS v Evropě. Pod vedením odborníků ze SNCF či Network Railu získali certifikát i první dva kolegové ze Správy železnic. Jsou jimi Lukáš Matta a Martin Trögel z oddělení ETCS a moderních technologií odboru zabezpečovací a telekomunikační techniky.

Jako Správa železnic jsme se rovněž stali právoplatným členem evropské iniciativy provozovatelů infrastruktury EULYNX, jejímž cílem je standardizace rozhraní a prvků zabezpečovacích systémů. Tato iniciativa vznikla v roce 2014 a má 13 členů z celé Evropy.

Aktuální trend digitalizace a optimalizace železnice přináší obrovskou příležitost k vylepšení zažitých procesů, zvýšení efektivity železnice a její kapacity, a hlavně výrazné snížení nákladů na životní cyklus zařízení. Použití rozhraní standardu EULYNX je klíčovým faktorem při této snaze.

Co je to ETCS?

Jedná se o jednotný celoevropský zabezpečovací systém (European train control system), který zajistí vyšší bezpečnost na evropských železnicích. Díky němu bude možné, aby vlaky dopravců volně přejížděly z jedné země do druhé. Tento systém je nutný k budování vysokorychlostních tratí. Na stávajících železnicích zajistí vyšší bezpečnost a zvýšení rychlosti nad 160 km/h. Systém ETCS zná pozici, směr jízdy a rychlost vlaků a vyhrazuje pro jejich další jízdu volný bezpečný prostor. Sleduje, zda strojvedoucí vlaku dodržuje rychlost jízdy a reaguje správně na situaci na trati. Umí zastavit vlak před návěstí Stůj nebo při indispozici strojvedoucího.



TGV v Česku!

Legendární francouzský rychlovlak TGV PSE navštívil v červnu Prahu, Brno, Jihlavu a Ústí nad Labem. Spanilá jízda se setkala s nadšeným ohlasem veřejnosti. Tento vlak dosáhl v roce 1981 rychlostního rekordu 380 km/h. Jedná se o jedinou prezentační vysokorychlostní soupravu v EU. Celkem dvakrát byla výrazně modernizována a je vybavena nejmodernější komunikační technikou. Z běžného provozu byla vyřazena v roce 2018 a celkem najezdila neuvěřitelných 13 383 189 km.



Vysokorychlostní síť – cesta do blízké budoucnosti železnice

Rok 2022 byl ve znamení intenzivních příprav na výstavbu vysokorychlostních tratí. Projektování, tvorba studií proveditelnosti, přírodovědné a krajinářské studie, architektonicko-urbanistické soutěže... To vše běží na plné obrátky tak, aby výstavba prvního úseku mohla začít již v roce 2025. Startujeme novou éru železniční dopravy v České republice a zde vám představujeme některé z projektů.

538 mil. Kč na přípravné a projektové práce jednotlivých ramen vysokorychlostních tratí

320 km/h je rychlost, na kterou jsou projektovány vysokorychlostní tratě v ČR

5 hlavních ramen vysokorychlostních tratí, na kterých nyní probíhají práce

200 km vysokorychlostních tratí v projekční přípravě

380 km/h je rychlostní rekord rychlovlaku TGV z roku 1981, který navštívil v červnu Česko

60 minut (ale spíše méně) bude trvat cesta vysokorychlostní soupravou z Prahy do Drážďan



Vysokorychlostní tratě se vyplatí

Vysokorychlostní tratě do Brna a Ostravy mají větší ekonomický přínos, než jsou výše plánované investice. Ukázaly to studie proveditelnosti, které schválila Centrální komise Ministerstva dopravy. Společně s již schválenou studií proveditelnosti na trať z Prahy do Drážďan je tak k dispozici i ekonomické zdůvodnění pro základní síť systému rychlých železničních spojení v České republice.



Nová podoba terminálu Praha východ

První plánovaný terminál vysokorychlostní železnice Praha východ se stane významným dopravním uzlem. Oproti původnímu návrhu je nová podoba terminálu prostornější, aby kapacitně vyhovovala očekávané přepravní poptávce. Zároveň je projekt rozšířený o nový vstup a úpravy pro cyklisty i motoristy.

Architekti navrhli nový severní vstup do přestupního uzlu, který zlepší dostupnost terminálu pro pěší z obce Nehvizdy. Na nástupištích budou zároveň zřízeny čekárny. Komfortnější cestování terminál nabídne i cyklistům. Kromě cyklostanů zde budou uzamykatelné boxy a také zařízení pro dobíjení elektrických kol.

Projektanti ale nezapomněli ani na motoristy a původní návrh obohatili o lávky pro zlepšení přístupu na nástupiště z parkoviště. Tyto lávky zajistí i komfortní přestup mezi vlaky. U každého páteho parkovacího místa bude k dispozici stojan na dobíjení elektromobilů.

Probíhá intenzivní příprava 200 km vysokorychlostních tratí (VRT)

Píšeme novou kapitolu inovací a nejmodernějších technologií v železniční dopravě. Dosavadní plány systému VRT v Česku počítají s celkovou délkou sítě kolem 700 km. V intenzivní přípravě je již 200 kilometrů. Čtyři úseky se projektují, pro další tři hledáme projektanty. Stavební práce na prvním úseku by měly začít už v roce 2025. Těsně před koncem roku 2021 jsme uzavřeli smlouvy na projekční práce pro VRT Moravská brána.

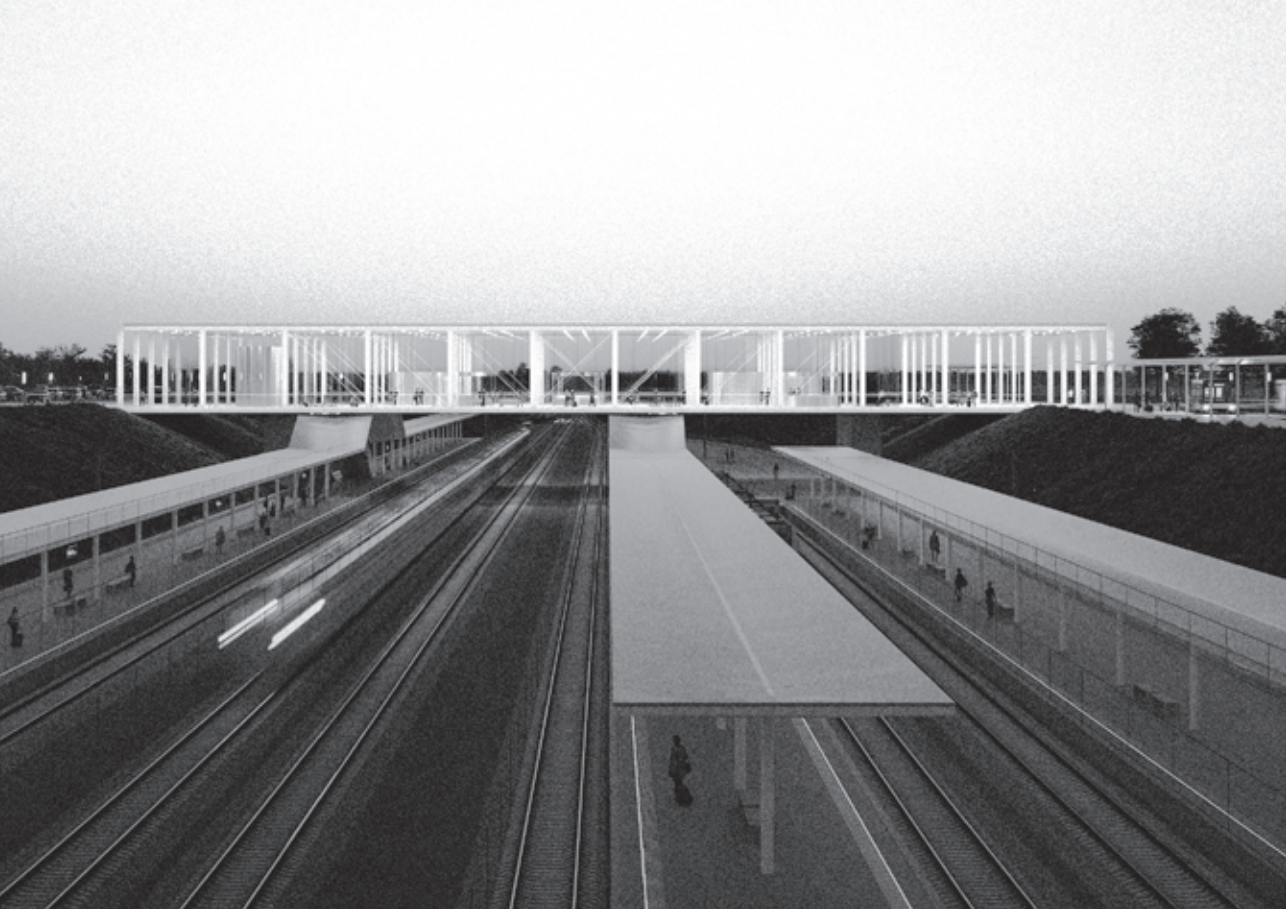
Nové vysokorychlostní tratě zajistí nejen atraktivní cestovní dobu, ale také odlehčí nejzatíženějším úsekům české železnice. Prostřednictvím vysokorychlostní sítě vytvoříme novou kapacitu pro osobní i nákladní dopravu.

Železnice funguje jako propojený organismus, proto věnujeme velkou pozornost optimalizaci systému přestupů mezi konvenčními a vysokorychlostními tratěmi. Například výstavbou VRT Praha – Brno a Přerov – Ostrava a modernizací trati Brno – Přerov dojde k výraznému zkrácení cestovních dob u všech moravských krajských měst.

Efektivnější příprava vysokorychlostních tratí

Práce na přípravě pilotních úseků vysokorychlostní tratí (VRT) v ČR pokračují rychlým tempem. Aby příprava VRT probíhala ještě efektivněji, zřídili jsme novou organizační jednotku – Stavební správu VRT. Pod její hlavičkou bude centralizována příprava tratí, jejich výstavba i následný provoz a údržba.

„V poslední době jsme naplnili strategickou část plánování VRT a věnujeme se stále více praktickým činnostem, které odpovídají náplni práce stavebních správ. Projednáváme například dokumentace pro územní rozhodnutí, velmi se blíží majetkoprávní vypořádání. Na to je potřeba připravit investorsky směřovanou strukturu. Musíme se také koncepčně připravit na způsob údržby VRT a doladit technické otázky. Rozdíl mezi námi a současnými stavebními správami bude v tom, že budeme mít i technický úsek, který se bude zabývat přípravou techniky a údržby celé sítě VRT,“ říká ředitel Stavební správy VRT Martin Švehlík. Nedílnou součástí práce Stavební správy VRT je i komunikace s veřejností a zástupci samospráv.



Terminál VRT v Roudnici nad Labem se představuje

Vítězem architektonicko-urbanistické soutěže na podobu a řešení terminálu vysokorychlostní železnice (VRT) u Roudnice nad Labem se stala kancelář Rusina Frei architekti. V pořadí již druhý připravovaný terminál vyroste u Roudnice nad Labem na úseku VRT Podřipsko mezi Prahou a Lovosicemi. Ten je součástí důležité mezinárodní spojnice Prahy a Drážďan.

Harmonogram prací předpokládá zahájení výstavby tohoto úseku v roce 2027. První cestující by se po této trati měli svézt (rychlostí 320 km/h) o tři roky později. Jízda mezi Roudnicí nad Labem a pražským hlavním nádražím se jim zkrátí na pouhých 19 minut.

Terminál u Roudnice nad Labem bude sloužit jako přestupní uzel mezi VRT Praha – Ústí nad Labem – Drážďany a místní hromadnou dopravou a zároveň jako bod systému parkovišť P+R pro dojíždění ze širokého okolí. Připravovaný terminál VRT využijí zejména obyvatelé jihovýchodní části Ústeckého a přilehlých oblastí Středočeského kraje. Nabídne rychlé železniční spojení do Prahy i do dalších měst u nás i v zahraničí.

Připravujeme nejdelší tunel ve střední Evropě

Krušnohorský tunel na vysokorychlostní trati Praha – Ústí nad Labem – Drážďany bude s délkou zhruba 30 km nejdelší ve střední Evropě. Návrhová rychlost v tunelu je až 200 km/h. Přírodovědný průzkum a průzkumné geologické práce jsou už v plném proudu.

V úseku plánované vysokorychlostní tratě Ústí nad Labem – státní hranice CZ/SRN, jejíž součástí bude i Krušnohorský tunel, aktuálně probíhají práce na přírodovědném průzkumu, biologickém hodnocení a migrační studii pro přípravu vysokorychlostní trati RS 4. Odborníci ze společností EXprojekt s.r.o., a SUDOP Praha a.s., hodnotí vliv železnice na přírodu i na krajinu.

V okolí budoucí vysokorychlostní trati zároveň společnost AZ GEO, s.r.o., provedla průzkumné geologické práce. Ty jsou nutné pro získání informací o inženýrsko-geologických, hydrogeologických a geotechnických podmínkách horninového prostředí v daném území. Odborníci provedli povrchová geofyzikální měření v oblasti plánovaného portálu Krušnohorského tunelu, Krušnohorského zlomu a ochranného pásma vodních zdrojů Gottleuba.

Rychlovlakem až k Baltskému moři

Z mezinárodního pohledu zajistí vysokorychlostní trať Praha – Hradec Králové / Pardubice – Wrocław nejrychlejší spojení mezi Prahou a hlavním městem Dolního Slezska Wrocławí, dále pak s polskou metropolí Varšavou i oblíbenými destinacemi na pobřeží Baltského moře. Dosažitelná je jízdní doba 90 minut do Wrocławí a okolo tří hodin do Varšavy.



Rekonstrukce stanice v Roztokách u Prahy

Kolejiště stanice nově disponuje moderními bezbariérovými nástupišti, výtahy a prodlouženým podchodem, který vede až do areálu Středočeského muzea. Památkově chráněné letní čekárně jsme vrátili původní historický vzhled z doby jejího vzniku v roce 1911.



Pro dobro společnosti i životního prostředí

Jsme největším zaměstnavatelem v ČR v železniční dopravě. Jako organizace tvoříme dohromady jeden velký tým. Spojuje nás smysluplná práce, při které pomáháme posouvat hranice a objevovat nové možnosti železniční dopravy. Fascinující cesta rokem 2022 je společnou cestou našich příběhů. Vybrali jsme pro vás některé z nich.

32 partnerských středních škol

9 partnerských vyšších odborných škol

13 partnerských vysokých škol

100 000 uprchlíků z Ukrajiny využilo nově zbudované centrum na pražském hlavním nádraží

869 stanic, ve kterých poskytujeme pomoc cestujícím s omezenou schopností pohybu a orientace

31 nových mobilních zdvihacích plošin





Přidali jsme se ke spolku Zelená železnice

Chceme se výrazně podílet na snížení uhlíkové stopy dopravy a také se zasadit o přesun přepravy maximálního objemu zboží na bezemisní mobilitu s udržitelným dopadem na životní prostředí. I proto jsme se stali členem spolku Zelená železnice.

Spolek Zelená železnice byl založen v roce 2021, síly v něm spojují dva největší čeští železniční dopravci (České dráhy, a.s. a ČD Cargo, a.s.) s nejvýznamnějšími místními výrobci železničních vozidel (Škoda Transportation a.s., Siemens Mobility, s.r.o. a CZ LOKO, a.s.) a zástupci energetického (Čepro) i akademického sektoru (Vysoká škola logistiky Přerov). Členská základna spolku se neustále rozrůstá. O vstupu aktuálně jedná ČVUT v Praze či další subjekty ze soukromé sféry.

První vodíkový vlak na českých kolejích ←

V květnu 2022 jsme byli aktivním partnerem události Coradia iLint Railshow. V rámci této akce byl objednatelům veřejné dopravy a cestujícím poprvé v ČR představen jediný osobní vlak na vodíkové palivové články na světě. Model Coradia iLint získal od Drážního úřadu povolení ke zkušebnímu provozu s cestujícími na vybraných tratích v ČR.

Vodíkový vlak vyrábí elektrickou energii pro trakci, má nulové emise, nízkou hlučnost a nepotřebuje trakční palivo dovážené ze zahraničí. Série prezentačních jízd se uskutečnila ve spolupráci se společností Alstom a dalšími partnery. Představení vodíkového vlaku proběhlo na stejném místě jako prezentace první elektrické lokomotivy v roce 1923, na 1. nástupišti hlavního nádraží v Praze.

V souvislosti s využitím vodíku v železniční dopravě jsme ve spolupráci s univerzitami, Ústavem jaderného výzkumu a výrobcí kolejových vozidel spolupořádali expertní workshop Vodík na železnici. K hlavním tématům patřilo samozřejmě využití vodíku jako paliva budoucnosti, udržitelná mobilita a posun k mobilitě s nulovými emisemi.

Zapojili jsme se do pomoci Ukrajincům

Odpočinkové zázemí na nádražích, speciální vlaky na Ukrajinu i několik desítek bytů pro uprchlíky

Krátce po ruské invazi na Ukrajinu jsme pomáhali zvládnout náročnou situaci Ukrajinců, kteří utekli do České republiky před válkou. V kulturním sále Fantovy budovy na pražském hlavním nádraží jsme zřídili odpočinkovou místnost a obdobné zázemí jsme přichystali i v Ostravě a v Plzni. Naši zaměstnanci vypravovali na pomoc Ukrajině desítky zvláštních vlaků. Národnímu asistenčnímu centru pomoci Ukrajině poskytla Správa železnic několik desítek bytů ve výpravních budovách po celé republice.

Posílili jsme spolupráci s ekology při přípravě vysokorychlostních tratí

Příprava vysokorychlostních tratí v ČR postoupila do další fáze. Začlenění tratí do krajiny, jejich ohleduplnost k okolí a zajištění běžného fungování místních ekosystémů jsou dlouhodobé priority Správy železnic. Proto jsme posílili spolupráci s Asociací Zelený kruh, která sdružuje 90 celostátních i místních ekologických organizací.

Probíhají práce na dokumentacích pro územní rozhodnutí (DÚR), které mimo jiné zpracují rozsah ochrany obyvatel a životního prostředí. Správa železnic spolu s projektanty nyní navrhuje účinná opatření proti hluku z provozu nových tratí, řeší problematiku náhradní výsadby vegetace nebo ochrany vodních zdrojů.

„Zelený kruh oceňuje, že Správa železnic včas zahájila konzultace s vlastníky a správci území, obcemi či místními spolky. Přestože jsou VRT zatím v přípravné fázi, jde o otevřenější přístup, než jakého jsme bývali svědky při přípravě jiných infrastrukturních staveb v České republice,“ dodal ředitel Zeleného kruhu Daniel Vondrouš.

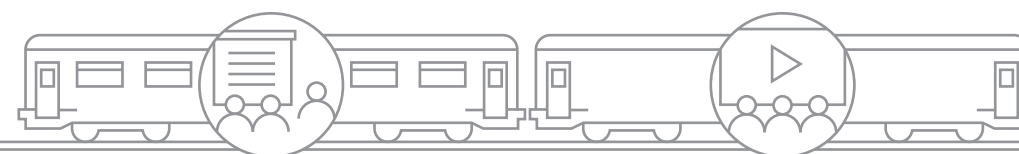
Další kroky k bezbariérové železnici

I v roce 2022 jsme zvýšili úroveň bezbariérové přístupnosti. Výtahy, mobilní zdvihací plošiny, vyrovnávací rampy u vstupů do budov, asistence ve stanicích, hmatové prvky a vodící linie – to všechno usnadňuje cestování lidem s omezenou schopností pohybu a orientace. V otázkách rozvoje přístupnosti železniční dopravy spolupracujeme s Národní radou osob se zdravotním postižením ČR (NRZP).

Přístupnost pro nevidomé a slabozraké cestující řešíme u všech modernizací železničních stanic a zastávek, stejně tak i u samostatných staveb zaměřených na rekonstrukce výpravních budov. Od roku 2019 také poskytujeme asistenční službu ve stanicích, v rámci které je možné si objednat doprovod z prostoru přednádraží na nástupiště či naopak. V letošním roce se také celkem 45 zaměstnanců z jednotlivých provozních obvodů odboru řízení provozu školilo ve správné pomoci cestujícím s různými druhy zdravotního postižení.

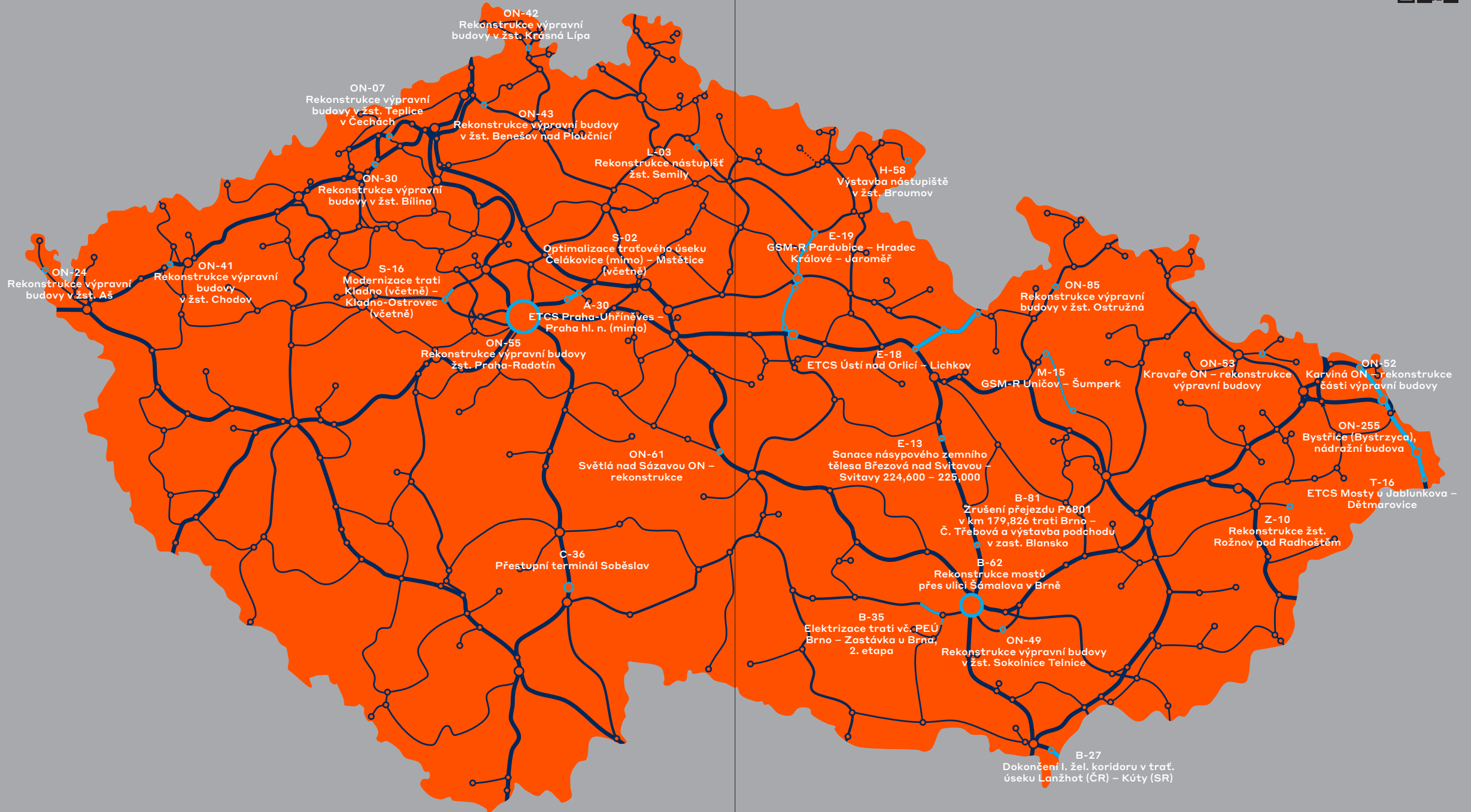
Preventivní vlak

Preventivní vlak bezpečné železnice je společný vzdělávací projekt Správy železnic, Českých drah a ČD Cargo. Jedná se o akci pro žáky vyšších tříd základních škol a studenty středních škol. Ve třech výukových vozech se dozví, jak předcházet zbytečnému riskování při jízdě vlakem a kam může vést hazardování nebo nepozornost v blízkosti kolejí či přímo na nich.



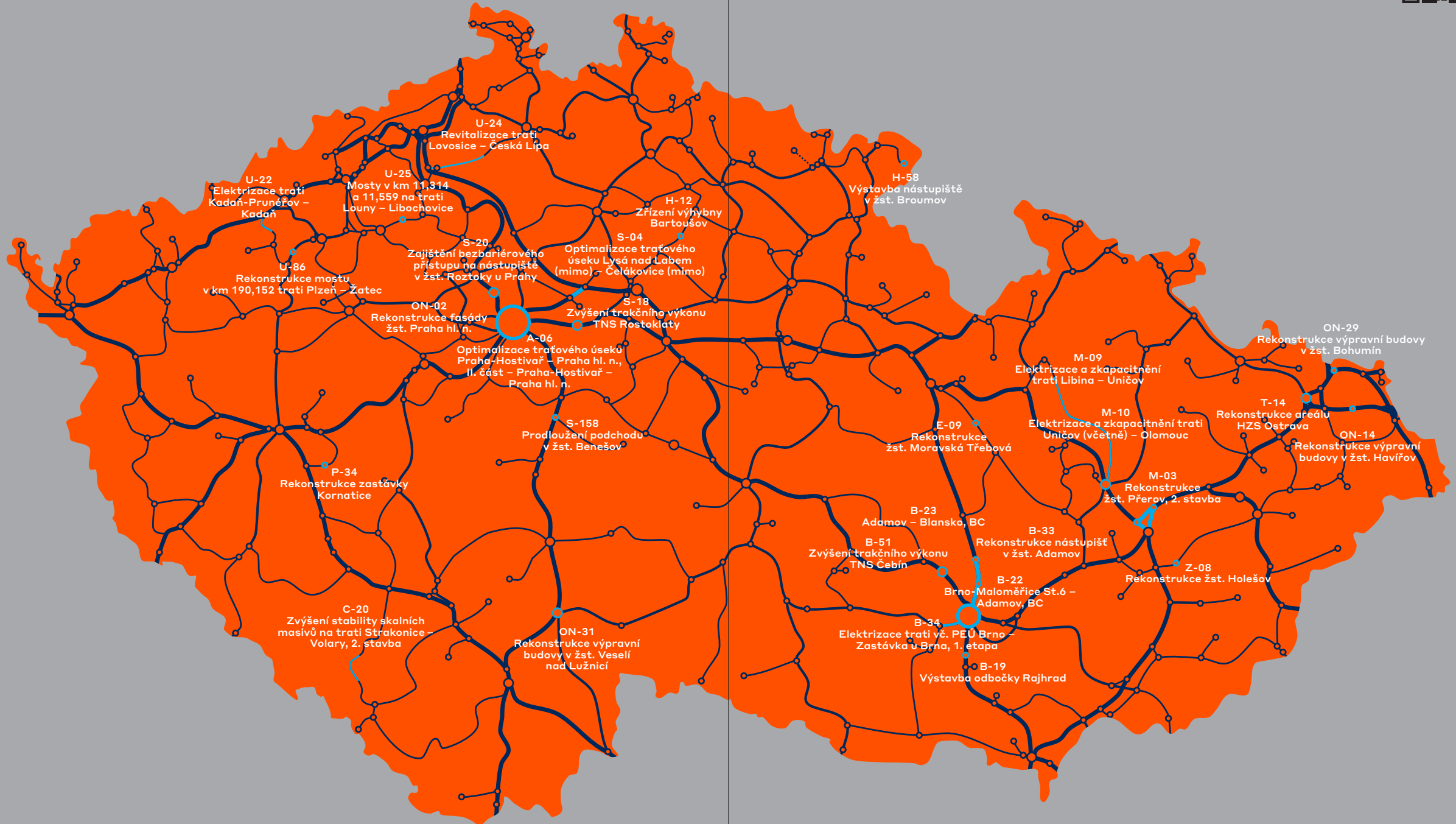
Významné stavby zahájené v roce 2022

Interaktivní mapa
Správy železnic



Významné stavby dokončené v roce 2022

Interaktivní mapa
Správy železnic



Základní údaje o organizaci

Kdo jsme

Správa železnic, státní organizace (Správa železnic), plní na základě platné právní úpravy funkci provozovatele a vlastníka dráhy.

Právní postavení

Organizace vznikla k 1. 1. 2003 na základě zákona č. 77/2002 Sb., o akciové společnosti České dráhy, státní organizaci Správa železnic a o změně zákona č. 266/1994 Sb., o dráhách, ve znění pozdějších předpisů (zákon o dráhách) a zákona č. 77/1997 Sb., o státním podniku, ve znění pozdějších předpisů (zákon o transformaci) jako jeden z právních nástupců státní organizace České dráhy (ČD, s.o.). Vznikla bez založení, funkci zakladatele vykonává za stát Ministerstvo dopravy ČR (MD).

Předmět naší činnosti

- provozování železniční dopravní cesty,
- provozuschopnost železniční dopravní cesty,
- údržba a opravy železniční dopravní cesty,
- rozvoj a modernizace železniční dopravní cesty,
- příprava podkladů pro sjednávání závazků veřejné služby,
- kontrola užívání železniční dopravní cesty, provozu a provozuschopnosti dráhy.

Hospodaříme

- s majetkem státu, který tvoří železniční dopravní cestu,
- s majetkem uvedeným v příloze zákona o transformaci,
- s vymezenými závazky a pohledávkami ČD, s.o., existujícími k 31. 12. 2002.

Podnikáme

- v souladu se zákonem o živnostenském podnikání.

Naše strategické cíle

- spolehlivý, bezpečný, plynulý a k životnímu prostředí šetrný provoz železnice,
- rozvoj a modernizace se zřetelem na zvyšování rychlosti a kapacity železniční infrastruktury,
- zefektivnění správy, kontroly, údržby a oprav železniční infrastruktury,
- zajištění interoperability – zavádění moderních interoperabilních systémů a technologií,
- posílení prozákaznické orientace a aktivní komunikace,
- zelená tranzice a zvýšení tržního podílu železniční dopravy,
- posílení pozice Správy železnic jako významného a atraktivního zaměstnavatele.

Správa železnic se zapojuje do řady projektů vědy a výzkumu, především jako aplikační garant.

Představení členů vedení organizace

Statutární orgán

k 17. 3. 2023

Generální ředitel

Bc. Jiří Svoboda, MBA

(věk 52 let, absolvent Evropského polytechnického institutu, s.r.o., v Kunovicích a absolvent Ústavu práva a právní vědy, o.p.s., v Praze, ve funkci od 23. 3. 2018)

Zástupce generálního ředitele

Ing. Mojmír Nejezchleb

(věk 59 let, absolvent Fakulty stavební Vysokého učení technického v Brně, generálního ředitele v případě jeho nepřítomnosti zastupuje od 23. 3. 2018)

Vedení správy železnic

k 17. 3. 2023

Náměstek generálního ředitele pro ekonomiku

Ing. Aleš Krejčí

(věk 63 let, absolvent Fakulty výrobně-ekonomické Vysoké školy ekonomické v Praze, ve funkci od 1. 6. 2012)

Náměstek generálního ředitele pro modernizaci dráhy

Ing. Mojmír Nejezchleb

(věk 59 let, absolvent Fakulty stavební Vysokého učení technického v Brně, ve funkci od 1. 7. 2013)

Náměstek generálního ředitele pro provozuschopnost dráhy

Ing. Marcela Pernicová

(věk 50 let, absolventka Fakulty stavební Vysokého učení technického v Brně, ve funkci od 1. 5. 2018)

Náměstek generálního ředitele pro řízení provozu

Mgr. Jaroslav Flegl

(věk 45 let, absolvent Metropolitní univerzity Praha, o.p.s., ve funkci od 1. 11. 2022)

Statutární orgán

Statutární orgán organizace řídí její činnost a jedná jejím jménem. Rozhoduje o všech záležitostech organizace, pokud nejsou vyhrazeny do působnosti správní rady nebo MD.

Složení k 31. 12. 2022

Generální ředitel	Bc. Jiří Svoboda, MBA
--------------------------	-----------------------

Zástupce generálního ředitele	Ing. Mojmír Nejezchleb
--------------------------------------	------------------------

Složení k 17. 3. 2023

Generální ředitel	Bc. Jiří Svoboda, MBA
--------------------------	-----------------------

Zástupce generálního ředitele	Ing. Mojmír Nejezchleb
--------------------------------------	------------------------

Během let 2022 a 2023 nedošlo ke změnám.

Vedení správy železnic

Složení k 31. 12. 2022

Náměstek generálního ředitele pro ekonomiku	Ing. Aleš Krejčí
--	------------------

Náměstek generálního ředitele pro modernizaci dráhy	Ing. Mojmír Nejezchleb
--	------------------------

Náměstek generálního ředitele pro provozuschopnost dráhy	Ing. Marcela Pernicová
---	------------------------

Náměstek generálního ředitele pro řízení provozu	Mgr. Jaroslav Flegl
---	---------------------

Složení k 17. 3. 2023

Náměstek generálního ředitele pro ekonomiku	Ing. Aleš Krejčí
--	------------------

Náměstek generálního ředitele pro modernizaci dráhy	Ing. Mojmír Nejezchleb
--	------------------------

Náměstek generálního ředitele pro provozuschopnost dráhy	Ing. Marcela Pernicová
---	------------------------

Náměstek generálního ředitele pro řízení provozu	Mgr. Jaroslav Flegl
---	---------------------

Změny během let 2022 a 2023

Funkce	Období	Změna
Náměstek generálního ředitele pro řízení provozu	do 31.10.2022 od 01.11.2022	Ing. Miroslav Jasenčák Mgr. Jaroslav Flegl

Správní rada

Správní rada dohlíží na výkon působnosti generálního ředitele, uskutečňování činnosti organizace a na soulad činnosti organizace s právními předpisy. Správní rada schvaluje na návrh generálního ředitele zásadní otázky koncepce organizace. Dále projednává výroční zprávu, výsledek hospodaření a schvaluje roční plán hospodaření.

Složení k 31. 12. 2022		Složení k 17. 3. 2023	
Předseda	Mgr. Martin Červíček	Předseda	Mgr. Martin Červíček
Místopředseda	Ing. Ladislav Němec	Místopředseda	Ing. Ladislav Němec
Členové	Ing. Jan Lička David Čermák Ing. Martin Kolovratník Ing. Pavel Čížek	Členové	Ing. Jan Lička David Čermák Ing. Martin Kolovratník Ing. Pavel Čížek

Změny během let 2022 a 2023

Funkce	Období	Změna
Předseda	do 30.06.2022	doc. Ing. Pavel Hrubeš, Ph.D.
Předseda	od 01.07.2022	Mgr. Martin Červíček
Místopředseda	do 31.08.2022	Ing. Martin Kolovratník
Místopředseda	od 01.09.2022	Ing. Ladislav Němec
Člen	do 30.06.2022	Jaroslav Foldyna
Člen	do 30.06.2022	doc. Ing. Ivo Drahotský, Ph.D.
Člen	do 30.06.2022	Ing. Dan Ťok
Člen	do 30.06.2022	Ing. Vít Janoš, Ph.D.
Člen	od 01.07.2022	Ing. Jan Lička
Člen	od 01.07.2022	David Čermák
Člen	od 23.11.2022	Ing. Pavel Čížek

Výbor pro audit

Výbor pro audit sleduje postup sestavování účetní závěrky, hodnotí účinnost vnitřní kontroly organizace, interního auditu a případně systémů řízení rizik. Sleduje proces povinného auditu účetní závěrky, posuzuje nezávislost statutárního auditora a auditorské společnosti a zejména poskytování doplňkových služeb organizaci, doporučuje auditora k ověření účetní závěrky organizace. V této souvislosti je oprávněn nahlížet do účetních knih nebo jiných dokladů a kontrolovat v nich obsažené údaje.

Složení k 31. 12. 2022		Složení k 17. 3. 2023	
Předseda	Ing. Eva Janoušková	Předseda	Ing. Eva Janoušková
Členové	Ing. Lenka Hlubučková Michal Zácha, DiS. Mgr. Tomáš Klinecký Ing. Otakar Hora, CSc.	Členové	Ing. Lenka Hlubučková Michal Zácha, DiS. Mgr. Tomáš Klinecký Ing. Otakar Hora, CSc.

Změny během let 2022 a 2023

Funkce	Období	Změna
Člen	do 31.08.2022	Ing. Dan Ťok
Člen	do 31.08.2022	doc. Ing. Pavel Hrubeš, Ph.D.
Člen	od 01.09.2022	Michal Zácha, DiS.
Člen	od 01.09.2022	Mgr. Tomáš Klinecký
Člen	od 12.11.2022	Ing. Otakar Hora, CSc.

Výbor pro strategii a rozvoj

Výbor pro strategii a rozvoj zaujímá stanoviska, případně zpracovává poziční dokumenty, a to zejména ke strategickým materiálům Správy železnic, ke strategickým návrhům MD legislativního i nelegislativního charakteru s dopadem na železniční sektor, k návrhům uspořádání železničního sektoru, ke strategickým návrhům dopravní politiky Evropské unie (EU) a ke směrnicím přímo ovlivňujícím činnost Správy železnic, k systému řízení Správy železnic, k organizační struktuře Správy železnic a k jejím změnám.

Složení k 31. 12. 2022

Složení k 17. 3. 2023

Předseda	Ing. Ladislav Němec	Předseda	Ing. Ladislav Němec
Členové	Ing. Martin Kolovratník David Čermák	Členové	Ing. Martin Kolovratník David Čermák

Změny během let 2022 a 2023

Funkce	Období	Změna
Člen	do 30.06.2022	doc. Ing. Ivo Drahotský, Ph.D.
Člen	do 30.06.2022	Ing. Vít Janoš, Ph.D.
Člen	do 30.06.2022	Ing. Dan Ťok
Člen	od 15.10.2022	David Čermák

Strategie

Vizi a strategické cíle Správy železnic formuluje dokument Strategie Správy železnic, státní organizace, který vychází z dopravní politiky České republiky (ČR) a EU pro sektor železniční dopravy. Strategické cíle se vztahují průřezově ke všem oblastem činnosti a mají i mezinárodní přesah.

Jednotný evropský železniční prostor

Železnice má své nezastupitelné místo v dopravním systému. Za účelem zvýšení její výkonnosti byl vymezen jednotný evropský železniční prostor, který má stanovené základní podmínky a pravidla pro fungování všech zainteresovaných subjektů včetně správců železniční infrastruktury. Správa železnic proto ve své činnosti vychází z povinnosti naplnit ustanovení Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2012/34/EU, která tyto podmínky a pravidla upravuje. Stěžejním tématem je provozní propojitelnost evropského železničního systému. V rámci jejího zajištění aktivně přistupujeme k harmonizaci parametrů infrastruktury a implementaci nových technologií, především v oblasti nasazení vlakového zabezpečovacího systému ERTMS/ETCS a telematických aplikací.

Správa železnic se aktivně podílela na přípravě společného postoje Rady ministrů pro dopravu členských států EU v rámci českého předsednictví v Radě k návrhu Evropské komise (EK) na nařízení o hlavních směrech Unie pro rozvoj transevropské dopravní sítě, tzv. revizi sítě TEN-T. Rozhodnutí pomůže v rozvoji spolehlivé dopravy na páteřních koridorech a při získání prostředků na projekty v oblasti šetrného cestování, především na rozvoj koridorů transevropské železniční

sítě. Ty i nadále povedou také přes ČR. Dohoda je důležitá, neboť se do sítě TEN-T povedlo zařadit nebo přeřazením povýšit velké množství projektů, jako jsou české vysokorychlostní tratě (VRT). Do hlavní sítě TEN-T, nově rozdělené podle termínů realizace k letům 2030 a 2040, bylo zařazeno vysokorychlostní spojení Praha – Brno, Krušnohorský tunel nebo VRT Přerov – Ostrava, obdobnou podporu získá také spojení pro nákladní dopravu mezi Chocní, Hradcem Králové a Velkým Osekem a další klíčové železniční úseky. Oproti původnímu návrhu nařízení se nám podařilo dojednat také zařazení trati Praha – Lysá nad Labem – Mladá Boleslav – Liberec – Zhořelec do globální sítě TEN-T, což do budoucna umožní výrazně zlepšit vlakové spojení mezi těmito městy, zejména do Liberce. Česká republika ve spolupráci se Správou železnic dojednala s EK, aby původně navržené tzv. městské uzly Prahu, Brno, Ostravu, Plzeň, Liberec, Olomouc a Ústí nad Labem doplnila i další krajská města Hradec Králové, Pardubice a České Budějovice. Tím se jim otevírá větší možnost spolufinancovat své dopravní projekty z EU.

Strategické projekty

Projektové řízení je v prostředí Správy železnic běžně využívaným nástrojem pro podporu efektivního dosahování strategických cílů organizace. Strategické projekty mají na tyto cíle přímou vazbu a zpravidla je jejich realizace i nutnou podmínkou pro jejich dosažení. Mezi nejvýznamnější projekty bezesporu patří příprava VRT, kde Správa železnic pokračovala v předprojektové přípravě na hlavním tahu Drážďany – Praha – Brno – Ostrava/Břeclav. Kromě přípravy VRT probíhá realizace dalších projektů zasahujících průřezově do všech oblastí činnosti Správy železnic.

Zásadní význam pro budoucnost železnice má program Implementace ERTMS/ETCS u Správy železnic. Cílem programu je zvýšení bezpečnosti železničního provozu a zajištění interoperability. Rok 2022 byl pro pokrok v implementaci ETCS velice významný. V rámci Správy železnic byly ustáleny verze ETCS, jež budou na jednotlivých tratích v celé síti nasazeny. Jedná se o ETCS

Level 2 včetně stanovení principů s tím související optimalizace infrastruktury pro zlepšení kapacity dráhy pro nejzatíženější tratě a dvě varianty provedení, označované jako tzv. ETCS Regional, pro méně zatížené regionální tratě. V rámci vozidlového parku bylo smluvně ošetřeno vybavení 98 speciálních drážních vozidel pro údržbu infrastruktury s termínem dodání do roku 2024 tak, aby i vozidlový park Správy železnic byl připraven na výhradní provoz pod dohledem ETCS. Správa železnic také pořídila vícesystémovou lokomotivu Vectron vybavenou mobilní částí ETCS podle nejnovější verze specifikací, která díky technologické výbavě může prověřovat správnou činnost jednotného zabezpečovacího systému ETCS.

V roce 2022 byly splněny plánované milníky projektu implementace Building Information Managementu (BIM) v prostředí Správy železnic. Další realizace projektu bude pokračovat v nastavené podnikové strategii implementačního procesu. Správa železnic zvýšila počet realizovaných a připravovaných stavebních akcí v režimu BIM, na kterých je ověřován digitalizační progres ve spolupráci s dodavatelským řetězcem.

Pokračuje projekt Vznik a rozvoj digitálních technických map (DTM) a mapování technické infrastruktury. Jeho hlavním výstupem bude funkční informační systém Digitální technické mapy železnice (DTMŽ), integrovaný do informačních systémů DTM na úrovni Českého úřadu zeměměřického a katastrálního (ČÚZK) a krajů. Byl realizován pilotní projekt zaměřený na ověření hromadného sběru dat mobilním mapováním v prostředí železnice. Byly dokončeny podrobné technické specifikace pro implementaci informačního systému a pro pořizování dat technické a dopravní infrastruktury.

V roce 2022 pokračovala realizace programu Kybernetická bezpečnost Správy železnic, jehož cílem je ochrana perimetru Správy železnic implementací technických opatření směřujících proti vektoru pravděpodobných kybernetických útoků, jež by v případě úspěchu mohly ohrozit velké množství lidských životů nebo způsobit značné ekonomické ztráty ČR.

Za strategické téma považujeme zvyšování bezpečnosti. Projekt Koncepce snižování nehodovosti na železničních přejezdech vychází z analýzy příčin vzniku nehod a navrhuje nástroje na snížení nehodovosti. K tomuto cíli se využije široké spektrum nástrojů – od technologických možností zvýšení stupně zabezpečení přes úpravy pozemních komunikací až po další rozvoj nástrojů pro nahrazování přejezdů.

Aktualizace Strategie Správy železnic

Ve druhém pololetí roku 2022 proběhla aktualizace Strategie a v návaznosti na její schválení byl připraven Akční plán 2023–2024 ve struktuře nových strategických cílů:

1. Zajistit realizaci politiky TEN-T.
2. Zvýšit rychlost a kapacitu na vybraných tratích.
3. Zajistit realizaci vládního Programu rozvoje rychlých železničních spojení v ČR.
4. Odstranit omezení rychlosti na železniční síti.
5. Snížit počet úzkých hrdel na železniční síti.
6. Sjednocení trakční napájecí soustavy a zvýšení podílu elektrizovaných tratí.
7. Snížit počet mimořádných událostí na železniční síti.
8. Zlepšit parametry vybraných tratí pro nákladní dopravu.
9. Rozvoj zařízení služeb.
10. Zajistit plnou provozuschopnost provozované železniční sítě v majetku státu.
11. Mitigační a adaptační opatření organizace vůči změně klimatu.
12. Digitalizace, konektivita a rozvoj sítí.

Zelená dohoda pro Evropu a Strategie pro udržitelnou a inteligentní mobilitu

V závěru roku 2019 vydala EK Zelenou dohodu pro Evropu, ve které formuluje odhodlání řešit problémy způsobené změnou klimatu a životního prostředí. Jednou z priorit je přesun významné části vnitrozemské nákladní přepravy (75 %) ze silnic na železnici a vodní cesty. EK hodlá zrevidovat pokyny pro státní podporu tak, aby odrážely politické cíle Zelené dohody pro Evropu, podpořily nákladově efektivní přechod ke klimatické neutralitě do roku 2050 a usnadnily postupné ukončování používání fosilních paliv.

V závěru roku 2020 vydala EK Strategii pro udržitelnou a inteligentní mobilitu – nasměrování evropské dopravy do budoucna. Ke stěžejním iniciativám patří:

- Podpora využívání vozidel s nulovými emisemi, obnovitelných a nízkouhlíkových paliv a související infrastruktury.
- Zajištění udržitelnější a zdravější meziměstské a městské mobility.
- Ekologizace nákladní dopravy.
- Stanovení cen uhlíku a poskytování lepších pobídek pro uživatele.
- Realizace propojené a automatizované multimodální mobility.

- Inovace, data a umělá inteligence pro inteligentnější mobilitu.
- Posílení jednotného trhu.
- Zajištění slušné a spravedlivé mobility pro všechny.
- Zlepšení bezpečnosti a zabezpečení dopravy.

Správa železnic spolu s Hospodářskou komorou ČR uspořádala v září 2022 na Fakultě dopravní Českého vysokého učení technického v Praze (ČVUT) již druhý ročník odborného fóra Zelená železnice pro Evropu. Základem pro plnění role železniční infrastruktury v oblasti udržitelného rozvoje je přímé snížení zátěže přepočteného CO₂ na jednotky přepravních výkonů (liniová elektrizace, sjednocení trakční napájecí soustavy, rekuperace), ale zejména v souladu s požadavky evropské legislativy umožnění převodu podstatné části silniční nákladní dopravy a části osobní dopravy na železnici, s přímým dopadem na zvýšení kapacity dopravní cesty. Fórum přesně popsalo souvislost těchto požadavků s realizovanými projekty a připravovanými změnami na české železniční síti a zpřesnilo směr dalšího postupu.

Správa železnic byla v květnu 2022 aktivním partnerem akce Coradia iLint Railshow, kdy byl poprvé v ČR objednatelům veřejné dopravy a cestujícím představen jediný osobní vlak na vodíkové palivové články na světě, který vyrábí elektrickou energii pro trakci. Tento vlak s nulovými emisemi a nízkou hlučností nepotřebuje trakční palivo dovážené ze zahraničí.

V souvislosti s účastí na projektech výzkumu, vývoje a inovací Technologické agentury ČR uspořádala Správa železnic ve spolupráci s Fakultou dopravní ČVUT, Vysokou školou báňskou – Technickou univerzitou Ostrava, Ústavem jaderného výzkumu, výrobcí kolejových vozidel a za účasti dopravců a objednatelů osobní dopravy v závazku veřejné služby v červnu 2022 již druhý ročník expertního workshopu Vodík na železnici. Odborníci diskutovali o otázkách alternativních paliv na české železnici, udržitelné mobility ve smyslu nevratného posunu k mobilitě s nulovými emisemi, a především o problematice vodíku jako paliva budoucnosti.

Správa železnic v roce 2022 zformulovala Strategii udržitelnosti a vydala první Zprávu o udržitelnosti za období let 2020–2021. Pozornost je věnována kritériím měřícím dopad na vztahy s okolím (E – environment), respekt k sociálním hodnotám a prioritě bezpečnosti (S – social/safety) a aspekty prospěšné správy a řízení organizace (G – governance). Překonávání krize způsobené pandemií covidu-19 a válečným konfliktem by mělo být využito k urychlení dekarbonizace a modernizace celého systému dopravy a mobility, k omezení jeho negativního dopadu na životní prostředí a zlepšení bezpečnosti a zdraví občanů ČR i ke splnění závazků ČR vyplývajících z členství v EU. Souběžná zelená a digitální transformace by měla dopravu přetvořit, nově koncipovat konektivitu a dát ekonomice energii.

Strategie obchodních činností

V uplynulém období došlo k vytvoření předpokladů pro další zacílení aktivit pro rozvoj obchodní činnosti. Jako vstup byla využita rozšířená analýza, z níž vyplynuli klíčoví obchodní partneři a nejvýznamnější lokality, a to jak z pohledu celé organizace, tak s rozdělením na jednotlivá oblastní ředitelství. Takto sestavený obchodní reporting umožňuje nejen posoudit význam jednotlivých lokalit, ale do budoucna i efektivně sladit vynaložené zdroje s obchodním potenciálem dané lokality.

Zvláštní důraz v dalším rozvoji byl kladen na rekonstrukci významných výpravních budov. Uspořádání budovy, propojenost s okolím a logická návaznost na přirozené toky cestujících představují klíčový předpoklad pro funkční obchodní nastavení. Úspěšná implementace těchto parametrů uspořádání byla předmětem interních workshopů s externí odbornou podporou, staly se tak přirozenou součástí přípravy projektů.

Výše zmíněný důležitý monitoring toků cestujících, který byl pilotně spuštěn v roce 2021, byl i nadále rozvíjen během následujícího roku. Proměření bylo provedeno na 12 výpravních budovách v rámci celé ČR a v plánu je postupná analýza dalších významných lokalit.

V roce 2022 pokračovala finalizace koncepce severního křídla Fantovy budovy ve stanici Praha hl. n. Pro plánované využití prostor byly využity výsledky dedikovaného průzkumu názorů veřejnosti, cíleného na lokalitu Praha hl. n. a přilehlého parku. Posloužily i jako vstup pro současnou fázi projektové přípravy rekonstrukce nové odbavovací haly.

Během roku byly nastartovány další realizace pilotních projektů, které umožní vyhodnotit inovační aktivity ještě před jejich plošným nasazením. Šlo o:

- úschovny zavazadel s kombinovanou funkcí výdejny zásilek,
- využití QR kódů pro lepší informovanost cestujících.

Z pohledu procesní efektivity byly v závěru roku uspořádány strategické schůzky s klíčovými obchodními partnery. Jejich cílem bylo vyhodnotit uplynulé období a současně se seznámit s novinkami, které partneři plánují na nadcházející rok. Společná výměna informací také podporuje přirozený rozvoj efektivity ve vzájemné spolupráci.

Výzkum, vývoj a inovace

Díky centrální koordinaci výzkumu a vývoje realizuje Správa železnic aktivity v této oblasti optimální formou řešení projektů napříč organizací s cíleným využitím synergií a disponibilních zdrojů. Důraz je kladen především na oblasti a témata s výrazným aplikačním potenciálem a s rostoucím důrazem také na snižování environmentálních dopadů provozování dráhy. Výzkumné a vývojové aktivity přirozeně reflektují aktuální i očekávané trendy v digitalizaci a smartifikaci.

Státní organizace vydává Vědeckotechnický sborník Správy železnic, který je platformou pro šíření poznatků o nejmodernější technice a technologiích. Sborník poskytuje možnost sdílet objevy, zjištění a zkušenosti, jeho prostřednictvím mohou nové informace čerpat nejen lidé z každodenního provozu, ale také odborníci ze spolupracujících podniků a organizací i perspektivní budoucí zaměstnanci z řad studentů odborných středních a vysokých škol.

Mezinárodní projekty s účastí Správy železnic

Správa železnic v roce 2022 pokračovala v rámci konsorcia řešitelů v účasti na projektu S2R-OC-IP2-02-2019: Podpora vývoje demonstrační platformy pro řízení provozu, financovaného ze společné technologické iniciativy Shift2Rail rámcového programu EU Horizont 2020.

Správa železnic se v roli aplikačního garanta účastní mezinárodního projektu výzkumu a vývoje Regionální vodíkové vlaky T001000324 řešeného v programu KAPPA Technologické agentury ČR, který je realizovaný v letech 2021–2024 se státní podporou a zaměřením na oblast Energy and fuels. Cílem projektu je analýza železničních tratí a lokalizování oblastí, kde by vodíkové vlaky byly technickým, ekonomickým a environmentálním řešením oproti jiným technologiím. Výsledky umožní identifikovat preferované oblasti pro nasazení vodíkových vlaků a nahradit budoucí vyřazené diesellové vlaky z provozu na neelektrifikované železnici.

Správa železnic pokračovala v aplikaci zavedených verzí ETCS, jež byly dříve definovány pro nasazení na jednotlivých tratích v celé síti. Realizace programu sleduje Plán moderního zabezpečení české železnice – implementace evropského vlakového zabezpečovacího zařízení ETCS, který jasně nastiňuje harmonogram implementace ETCS. V rámci Správy železnic byly definovány personální požadavky pro zajištění realizace ETCS a v souladu s tím je postupně posilována personální základna. Významnou roli hraje nové oddělení specializující se na ETCS a moderní technologie v automatizační a zabezpečovací technice. V rámci vozidlového parku pokračuje vybavování speciálních drážních vozidel pro údržbu infrastruktury mobilní částí ETCS, aby i Správa železnic byla připravena na výhradní provoz pod dohledem ETCS. V roce 2022 byla dokončena modernizace trati Olomouc – Uničov, včetně realizace traťové části ETCS, přičemž se jedná o první úsek sítě, kde bude zaveden v roce 2023 výhradní provoz vozidel pod dohledem ETCS, již bez národního vlakového zabezpečovače.

Správa železnic se v roce 2022 plně zapojila do mezinárodních aktivit vstupem do ERTMS Users Group (EUG), zároveň dokončila nezbytné kroky k přistoupení do iniciativy EULYNX od roku 2023. EUG sdružuje většinu nejvýznamnějších manažerů infrastruktury v rámci EU (dále také Švýcarsko a Velkou Británii) a jeho cílem je být partnerem pro EK a další orgány EU. Členství státní organizaci současně umožní pochopit specifikace ERTMS včetně výrazně větší možnosti prosadit vlastní představu o jejich budoucí podobě, být rovnoprávným partnerem průmyslu a také čerpat zkušenosti s implementací od dalších manažerů infrastruktury na expertní bázi.

Národní projekty

Správa železnic je aktivním členem Národní technologické platformy Interoperabilita železniční infrastruktury, jejímž cílem je aktivní a konkrétní podíl na dosažení souladu výstavby, výroby a údržby železniční infrastruktury s požadavky právních předpisů EU. Stěžejní projekt s názvem Vysokorychlostní tratě – budoucnost udržitelné mobility ČR byl financován z Operačního programu Podnikání a inovace pro konkurenceschopnost (OP PIK).

V rámci čtvrté veřejné soutěže Programu na podporu aplikovaného výzkumu, experimentálního vývoje a inovací THÉTA TK04010081 pokračovala Správa železnic společně s Vysokou školou báňskou – Technickou univerzitou Ostrava v řešení projektu Snížení energetické náročnosti a negativních vlivů na životní prostředí u železniční dopravy prostřednictvím přípravy infrastruktury pro vlaky na alternativní pohon. Prezentace dosavadního průběhu projektu a dosažených výstupů proběhla na odborném semináři v Ostravě 29. listopadu 2022. Výsledky projektu umožní identifikovat preferované oblasti pro nasazení bateriových, případně vodíkových vlaků v návaznosti na zdroj energie.

V rámci programu DOPRAVA 2020+ Technologické agentury ČR se v letech 2020–2023 Správa železnic účastní v roli externího aplikačního garanta projektu CK01000098 Unikátní vláknově optický senzor pro detekci kolejových vozidel, vedeného

Fakultou elektrotechniky a informatiky Vysoké školy báňské – Technické univerzity Ostrava. Výsledkem projektu budou funkční vzorky mikroohybového senzoru a jeho pouzdra a mikroprocesorová jednotka signálového zpracování.

V programu veřejných zakázek v aplikovaném výzkumu a inovacích pro potřeby státní správy BETA2 Technologické agentury ČR předložila Správa železnic prostřednictvím MD iniciační záměr pro řešení programového projektu TITDMD219 s názvem Vytvoření, validizace a digitalizace postupů posuzování psychické způsobilosti pro výkon vybraných zaměstnání v organizaci Správa železnic.

Správa železnic spolupracovala v roli aplikačního garanta s hlavním řešitelem – Fakultou dopravní ČVUT v Praze – na přípravě nabídky projektu TK05010045 Dostupná elektrická energie pro vlaky v ČR v rámci 5. veřejné soutěže programu THÉTA (Modernizace energetického sektoru, včetně výzkumu ve veřejném zájmu a energetických strategií) Technologické agentury ČR. V prosinci 2022 oba subjekty uspořádaly workshop na téma Dostupná elektrická energie pro českou železnici.

Správa železnic spolupracovala v roli aplikačního garanta s hlavním řešitelem Centrem dopravního výzkumu na přípravě nabídky projektu TN02000007 Národní centrum vodíkové mobility v rámci programu Národní centra kompetence na podporu aplikovaného výzkumu, experimentálního vývoje a inovací Technologické agentury ČR, která v listopadu 2022 vyhlásila, že u projektu předpokládá uzavření smlouvy o poskytnutí podpory. U projektu TN02000081 Národní centrum kompetence Železnice 2030, který sdružil sektor železniční infrastruktury, Technologická agentura ČR nepředpokládá uzavření smlouvy o poskytnutí podpory, ačkoliv projekt byl doporučen k podpoře, avšak vzhledem k vyšší alokaci pro tuto veřejnou soutěž nebude financován.

Správa železnic se podílí také na společném projektu s Fakultou jadernou a fyzikálně inženýrskou a Fakultou elektrotechnickou ČVUT v Praze a referenčním centrem pro kybernetickou bezpečnost Cybersecurity Innovation Hubem (Brno) ve spolupráci s konsorciem OpenQKD. Jeho předmětem je testování dvou konkurenčních technologií pro kvantovou kryptografii v reálném prostředí. OpenQKD je konsorcium univerzit, výzkumných institucí, technologických center i běžných a kvantových telekomunikačních firem (<https://openqkd.eu>). Vytklo si za cíl popularizovat a demonstrovat, že kvantová komunikace je možná se stávajícími technologiemi a infrastrukturou. Projekt má zvýšit povědomí o pokroku v ČR a také poskytnout data o výkonu zařízení, která byla užitečná pro velkou infrastrukturu. Zařízení kvantové kryptografie používají běžné optické komunikační linky, ale protože vytvářejí a přenášejí kvantové stavy světla, jsou výrazně citlivější než běžná

komunikace. Stále je třeba vědět hodně o tom, jak fungují v reálných situacích. Vzhledem k tomu, že většina stávajících optických kabelů je vedena podél železničních tratí, je obzvláště zajímavé testovat zmíněnou technologii v tomto prostředí a účast Správy železnic je ze strany řešitelů oceňována. Hlavním cílem testu bude použití zařízení od dvou hlavních světových výrobců – Toshiba a IdQuantique – a testování jejich výkonu na stejném úseku.

V rámci snahy EU budovat infrastrukturu pro alternativní paliva a na základě podepsané rámcové smlouvy buduje Správa železnic ve spolupráci s ČEZ dobíjecí infrastrukturu v okolí osobních nádraží napříč celou ČR.

Správa železnic v roce 2022 předložila v první výzvě programu Fotovoltaické systémy s akumulací i bez akumulace (komponenta 2.3 Přechod na čistší zdroje energie) z Národního plánu obnovy a iniciativy REPowerEU celkem 30 žádostí na spolufinancování fotovoltaických elektráren (FVE) na střechách. Dále postupně uplatňuje u všech staveb prověřením vhodnosti umístění a následnou realizaci FVE, zejména na střechách budov. V záměru projektu je již např. umístění FVE na multifunkční hale diagnostických vozidel Centra telematiky a diagnostiky (CTD) v Pardubicích, kde se počítá, že přebytek energie budou využity v lokální distribuční soustavě (LDS) Správy železnic. Státní organizace dále ve spolupráci s ČEZ ESCO provádí analýzu umístění FVE na již zrekonstruované objekty. Jedná se o výpravní budovy ve stanicích Kolín, Břeclav, Šumperk, Staré Město u Uherského Hradiště a Lysá nad Labem. Správa železnic dále zahájila pilotní projekt s ČEPRO ohledně vytipování jedné lokality/střechy ve stanici Poříčany o ploše 1 217 m² a brownfieldu ve stanici Rudoltice v Čechách o ploše 40 500 m², kde bude provedena analýza instalace FVE. V rámci modernizace železničního uzlu Česká Třebová je v záměru projektu výstavba FVE a využití vyrobené elektrické energie v LDS Správy železnic.

V roce 2022 se dále rozvíjelo dlouhodobé partnerství mezi Dopravní fakultou Jana Pernera Univerzity Pardubice a Správou železnic. Z řady aktivit lze zmínit např. výzkumné projekty, ve kterých Správa železnic vystupuje v roli aplikačního garanta. Jde o projekty Výhybka 4.0 a Nedestruktivní stanovení mechanického napětí v bezстыkové koleji, oba podpořené Technologickou agenturou ČR. Formou tzv. letter of intent byly ze strany Správy železnic podpořeny také další výzkumné projekty řešené v uvedeném období na Dopravní fakultě Jana Pernera, a to Prediktivní údržba kolejové dopravní cesty a Zvyšování efektivity železniční dopravy v rámci energetické optimalizace systému multimodální mobility. Nadále také probíhala spolupráce při zajišťování předmětu Odborné praktikum ze železniční dopravy, v jehož navazující fázi mají studenti možnost vykonat odborné zkoušky na pracovní pozici výhybkář (OZ D-03) a výpravčí (OZ D-07) a mohou absolvovat přípravu na vykonání nástavbových zkoušek na pracovní pozici traťový dispečer.

Velký potenciál pro budoucí spolupráci spatřuje Správa železnic ve sdílení vysoké odborné erudice v oblasti výzkumu, vývoje a inovací v zájmu urychlení transpozice nejnovějších poznatků do provozní praxe. Jedná se o využití exaktních znalostí v oblasti modelování toků v sítích a aparátu optimalizačních úloh, které mohou pomoci s udržením potřebné propustné výkonnosti sítě během omezení spojených se stavbami na úsecích páteřních koridorových tratí. Správa železnic v rámci svého strategického rozvoje počítá s uplatněním moderních řešení, prediktivní diagnostikou, automatizací se schopností samoopravných funkcí či stabilizací při degradaci. Jedná se o špičkové inovativní technologie, ve kterých oceníme a využijeme sdílení know-how a odbornou erudici s institucemi výzkumu, vývoje a inovací.

Činnost organizace

Výroční tratí

Zahájení veškeré dopravy		
15.08.1842	Přerov – Lipník nad Bečvou	180
15.07.1862	Praha – Plzeň	160
28.01.1872	Plzeň – Cheb	150
12.05.1872	Chomutov – Vejprty	150
03.07.1872	Praha – Smíchov – Hostivice	150
14.07.1872	Benešov nad Ploučnicí – Česká Lípa	150
16.09.1872	Žatec – Obrnice	150
01.10.1872	Olomouc – Krnov	150
01.10.1872	Krnov – Jindřichov ve Slezsku	150
28.10.1872	Praha – Neratovice	150
01.11.1872	Krnov – Opava východ	150
21.11.1872	Obrnice – Bílina	150
09.12.1872	Ostrov nad Ohří – Karlovy Vary	150
19.12.1872	Oldřichov u Duchcova – Litvínov	150
30.12.1872	Břeclav – Hrušovany nad Jevišovkou	150
14.02.1882	Žleby – Třemošnice	140
19.02.1882	Křinec – Městec Králové	140
01.03.1882	Praha – Modřany	140
19.03.1882	Hradec Králové – Ostroměř	140
25.03.1882	Sadová – Smiřice	140
01.07.1882	Poříčany – Sadská	140
01.08.1882	Mirošov – Nezvěstice	140
05.10.1882	Královec – Žacléř	140
18.10.1882	Kralupy nad Vltavou – Velvary	140
22.10.1882	Lovosice – Libochovice	140
23.10.1882	Choceň – Litomyšl	140
15.11.1882	Hulín – Bystřice pod Hostýnem	140
01.06.1892	Valašské Meziříčí – Rožnov pod Radhoštěm	130
29.06.1892	Opava východ – Svobodné Heřmanice	130
04.07.1892	Kájov – Nová Pec	130
02.08.1902	Frýdlant v Čechách – Jindřichovice pod Smrkem	120
07.09.1902	Telč – Slavonice	120
01.10.1902	Dalovice – Merklín	120
11.10.1902	Vlašim – Trhový Štěpánov	120
29.10.1902	Mikulášovice – Rumburk, Krásná Lípa – Panský	120
10.11.1902	Radonice – Kadaňský Rohozec	120
14.07.1912	Moravské Bránice – Oslavany	110

Provozoschopnost železniční dopravní cesty

Zajištění provozuschopnosti dráhy je nezbytnou zákonnou podmínkou k jejímu provozování pro potřeby plynulé a bezpečné drážní dopravy a představuje tak jednu ze základních činností Správy železnic.

V rámci organizační struktury Správy železnic tyto aktivity koordinuje úsek provozuschopnosti dráhy. Ten stanovuje metodiku pro zajištění řádného technického stavu, rozvoje a úprav železniční infrastruktury a pozemních staveb, které zahrnují jak nádražní budovy, tak objekty provozního nebo administrativního charakteru. Do agendy úseku náleží také schvalování použití nových materiálů, výrobků a technologií. Úsek provozuschopnosti dráhy dále koordinuje oblast centrálního nákupu, veřejných zakázek, telematiky, diagnostiky a železniční geodézie. Do jeho organizační struktury náleží také Hasičský záchranný sbor (HZS) Správy železnic.

Měření a diagnostiku parametrů železniční dopravní cesty provádí speciálními kolejovými vozidly CTD, organizační jednotka úseku provozuschopnosti dráhy. V regionálním měřítku probíhá zajišťování provozuschopnosti dráhy prostřednictvím kontrolní a dohlédací činnosti zaměstnanců provozních středisek odborných správ jednotlivých oblastních ředitelství. Podle analýzy výstupů diagnostiky jsou sestavovány plány oprav a údržby s cílem zajistit všechny povinnosti provozovatele dráhy. Význam-

ným ukazatelem provozuschopnosti dráhy je nepřekročení limitních hodnot omezení traťové rychlosti, tzv. hodnocených pomalých jízd zavedených z důvodu nevyhovujícího technického stavu infrastruktury. Cílový limit stanovený k 31. 12. 2022 v délce 7 km byl s rezervou splněn, když skutečná délka hodnocených pomalých jízd k tomuto datu dosáhla 1,996 km.

V roce 2022 byla z prostředků určených na zajištění provozuschopnosti financována příprava či realizace 273 adresných opravných akcí, z toho bylo 185 s náklady přesahujícími 10 mil. Kč. Jejich cílem bylo především odstranění nevyhovujícího stavu infrastruktury či udržení jejich stávajících parametrů. V celkovém počtu je zahrnuto i 72 staveb týkajících se oprav nádražních nebo provozních budov.

Mezi rozsahově nejvýznamnější opravy roku 2022 patřily akce v traťových úsecích Velim – Kolín včetně opravy trakčního vedení ve stanici Velim, dále Chlumec nad Cidlinou – Městec Králové či Samechov – Ledčsko. Dále byly opraveny tratě nebo jejich části v úsecích Moravské Bránice – Moravský Krumlov, Roztoky u Křivoklátu – Rakovník či Luka nad Jihlavou – Jihlava. Ve stanici Česká Třebová a v úsecích Ústí nad Labem západ – Světec či Libice nad Cidlinou – Poděbrady bylo opraveno trakční vedení. Další aktivity byly zaměřeny také na opravy zabezpečovacího zařízení, např. ve stanicích Liběchov, Sázava či Moravské Budějovice.

Na mostních objektech proběhly rozsáhlejší opravy např. v km 65,582 trati Brno – Přerov, kterou byla odstraněna omezení vzniklá v důsledku dřívější mimořádné události, nebo v km 1,508 trati Kralupy nad Vltavou – Neratovice.

Významným přínosem oprav tratí je odstraňování propadů rychlosti. Spočívá v možnosti využití rychlosti podle tabulek traťových poměrů v mezistaničním úseku nebo dopravně, kde vlivem nevyhovujícího stavu došlo k jejímu omezení. V roce 2022 byly odstraněny propady rychlosti na síti Správy železnic v celkové délce 22,934 km.

Projekt implementace principu cyklické údržby v podmínkách Správy železnic pokračoval v roce 2022 redukcí sledovaných položek (prvků infrastruktury), tedy těch, které mají více než 80% podíl na celkových nákladech. Prostřednictvím 47 majoritních položek bude ověřováno nastavení systému z hlediska sledování životního cyklu vybraných prvků infrastruktury, četnosti závad a poruch. Sledovány jsou všechny koridorové tratě, detailně je pak vyhodnocován I. koridor. Proběhlo naplnění aplikace ÚKOR (údržba koridorů) vstupními daty pro tratě TEN-T, na jejichž síť bude sledování rozšířeno od roku 2023.

V oblasti kolejové mechanizace byla v průběhu roku 2022 uskutečněna dodávka 3 dvoucestných rypadel. Na základě uzavřených smluv bylo realizováno 31 z plánovaných 101 zástaveb palubní části systému ETCS do vozidel provozovaných Správou železnic a zahájen proces jejich schvalování do provozu. V květnu roku 2022 obdržela Správa železnic po úspěšné certifikaci subjektu odpovědného za údržbu vozidel (Entity in Charge of Maintenance) Osvědčení o shodě pro funkci údržby a Osvědčení o shodě subjektu odpovědného za údržbu.

Pokračovalo provozní ověřování nově pořízených diagnostických vozidel – vícesystémové elektrické lokomotivy produktové série Vectron pro diagnostiku závislé trakce do rychlosti 200 km/h, měřicího vozu pro železniční svršek MVŽSv2 a měřicí drezíny pro diagnostiku železničního svršku regionálních drah EM 100. Z probíhajících projektů lze zmínit

finalizaci dodávky nového dvoucestného vozidla pro diagnostiku mostních objektů DUOLINER MIU a projekt inovace měřicího vozu pro diagnostiku prostorové průchodnosti tratí FST4, která zajišťí navýšení kapacity měření, sběru a hodnocení dat. Dokončení obou projektů se plánuje v roce 2023. V závěru roku 2022 byla vyhlášena veřejná zakázka na dodávku nové měřicí kolejové jednotky pro diagnostiku trakční napájecí soustavy pro rychlost měření až 230 km/h. V rámci společenské odpovědnosti byla dokončena revitalizace a oprava dvou historických motorových osobních drezín: Warszawa M20 typ 223 (Dmv 69-005) a Tatra 15/52 (Dm4-44003).

V oblasti diagnostiky a dohlédací činnosti byly učiněny kroky pro další zvýšení kvality a efektivity kontrol prováděných za účelem zajišťování provozuschopnosti a bezpečnosti provozu v oblasti nedestruktivního zkoušení kolejnic. Co se týče těchto činností prováděných vizuálně, došlo od dubna 2022 k jejich plné centralizaci v CTD poté, co byla do této organizační jednotky dislokována část zaměstnanců oblastních ředitelství zabývajících se zmíněnými činnostmi.

Správa železnic se v roce 2022 intenzivně zabývala zvyšováním úrovně zabezpečení železničních přejezdů instalací světelného zabezpečovacího zařízení nebo doplňováním závorových břevien. V roce 2022 byla do takových akcí investována rekordní částka 3,1 mld. Kč. Díky tomu bylo modernizováno 233 železničních přejezdů. Dále pokračovaly aktivity v oblasti rušení železničních přejezdů, a to jak prostřednictvím investiční činnosti, tak podněty k zahájení správních řízení tam, kde byly splněny příslušné zákonné podmínky. Celkem se v roce 2022 podařilo zrušit 102 železničních přejezdů, z toho 13 dočasných.

V návaznosti na možné poruchy železničního spodku, které se mohou projevovat nejen závadami geometrických parametrů koleje, ale i nestabilitou celých násypů, byl v roce 2022 vylepšen způsob sledování a vyhodnocování takto nestabilních úseků. Informace o případných mimořádných stavech jsou – jako podklad k okamžitému zastavení

provozu – předávány do systému nově zřizovaných dispečinků železniční infrastruktury.

Postupné zlepšování stavu mostů pokračovalo zmenšováním podílu mostních objektů hodnocených nejhorším stupněm 3, za rok 2022 došlo ke snížení jejich počtu o 4 %. Hodnocení mostu stupněm 3 nemusí být důvodem pro okamžitou změnu podmínek provozuschopnosti, ale je vážným indikátorem pro správce neprodleně řešit další perspektivu objektu včasným zařazením do plánovacího procesu staveb. Bylo zpracováno třetí vydání Programu stabilní provozuschopnosti železničních mostů, který stanovuje cíle a trendy v oblasti zlepšování stavu mostů ve výhledu let 2023–2027. V roce 2022 byl hodnotící konferencí a vydáním odborné publikace uzavřen projekt Diagnostika a statické posouzení železničních mostů s nosnou konstrukcí z předpjatého betonu, který potvrdil, že provozování těchto typů nosných konstrukcí na české železnici je bezpečné. Návně byl v oblasti preventivního statického posuzování a ověřování bezpečnosti provozu mostů zahájen víceletý projekt Diagnostika a přepočty strategických přemostění.

Prostřednictvím Správy železniční geodézie (SŽG) byly v roce 2022, vedle geodetických podkladů pro investiční a opravné akce, pořízeny také velké rozsahy mapových podkladů pro přípravu výstavby VRT. Do konce roku 2022 zajistila SŽG správu prostorových dat u 5 800 km kolejí v nejvyšší kvalitě pro uplatnění metody BIM a robotizovaných stavebních prací na železničním svršku, u dalších 6 175 km pak v kvalitě pro projekční a infromatické účely.

Ve druhé polovině roku 2022 byla zahájena realizace projektu DTMŽ, čímž se Správa železnic připojila k realizaci DTM ČR, která se stane nedílnou součástí digitalizace agend stavebních řízení a územního plánování. Začal intenzivní sběr dat o infrastruktuře i příprava příslušného informačního systému. DTMŽ přináší novou kvalitu do stávajícího popisu železniční sítě. Za celou železniční síť se sjednotí, doplní a zpřístupní dosud roztržštěná, neúplná nebo vícenásobná data. Projekt je spolufinancovaný z OP PIK.

Pokračovaly také aktivity ke zvyšování bezpečnosti provozu v oblasti zabezpečovací a telekomunikační techniky. Nová funkcionalita VNPN GSM-R STOP (výstraha nedovoleného projetí návěstidla), která umožňuje na tratích vybavených funkcí STOP její využití také v rámci systému GSM-R, byla v roce 2022 provozně ověřena a zavedena do užívání a aktuálně je možné ji nasazovat v rámci staveb. V případě nedovoleného projetí návěstidla v poloze Stůj je automaticky vyslán signál k zastavení vlaku. Vozidla vybavená GSM-R STOP modulem zastaví a strojvedoucímu je vozidlovou radiostanicí přehrána akustická slovní výstraha. Systémem GSM-R bylo na konci roku 2022 vybaveno již 1 957 km železničních tratí, tedy provozně nevytíženější pětina naší železniční sítě. V průběhu roku 2022 byla dokončena realizace GSM-R v úsecích Uničov – Olomouc (29 km) a Kralupy nad Vltavou – Neratovice (25 km). Vedle toho probíhala realizace tohoto systému také na dalších 336 km tratí s termínem dokončení po roce 2022.

Vedle rutinní instalace evropského zabezpečovacího systému ETCS (L2) na vybrané síti hlavních tratí (v roce 2022 dokončen na úsecích o souhrnné délce 250 km) pokračovalo také zavádění zabezpečovacího systému ETCS REGIONAL, vycházejícího z koncepčního dokumentu MD Plán moderního zabezpečení české železnice – Implementace evropského zabezpečovacího systému ETCS. Hlavním cílem je snížit pravděpodobnost vzniku mimořádných událostí, zejména srážek vlaků na celostátních a regionálních tratích, v důsledku chyby lidského činitele. Bezpečnost je zvyšována dosazením komponent systému ETCS, především balíz a traťových jednotek LEU. Za účelem zavádění bodového vlakového zabezpečovače vydal úsek provozuschopnosti dráhy v roce 2022 několik metodických nástrojů. Pokračovala také příprava a realizace jednotlivých akcí na zvyšování bezpečnosti na tratích se zjednodušeným řízením drážní dopravy (např. v úsecích Nepomuk – Blatná nebo Studénka – Bílovec). Ty byly stavebně připraveny včetně naprogramování balíz sadami telegramů, které budou definovány až po ukončení a vyhodnocení zkušebních jízd v režimu ETCS LS.

Také v roce 2022 zajišťovala Správa železnic dodávky trakční elektřiny pro všechny železniční dopravce využívající závislou trakci. S ohledem na bezprecedentní energetickou krizi přehodnotila dosavadní metody a strategie zajištění trakční elektřiny, bez čehož by nedošlo k úspěšnému získání jejího dodavatele. Pro dopravce tato skutečnost znamená možnost proměnné ceny za trakční elektřinu v roce 2023 při respektování její maximální jednotkové ceny ve výši 5 503 Kč/MWh bez DPH za jednotlivé kalendářní měsíce. K vyúčtování spotřeby trakční elektřiny byl nadále používán tzv. hybridní model umožňující využít i data z měření na palubě vlaku. V roce 2022 bylo systémem měření spotřeby trakční elektřiny osazeno 138 lokomotiv či elektrických jednotek dopravců a celkem je již osazeno a provozováno 569 těchto vozidel. Rovněž pokračovala aktivní výměna zjištěných energetických dat s firmou ÖBB-Infrastruktur AG pro potřeby fakturace trakční elektřiny. Správa železnic také zajišťovala v režimu centrálního zadávání smluvní dodávky zemního plynu a elektřiny pro resort dopravy prostřednictvím nákupu na komoditních burzách.

V rámci projekční přípravy a realizace staveb pokračoval proces elektrizace tratí a naplňování strategie postupného přechodu na jednotnou trakční napájecí soustavu 25 kV AC, 50 Hz. V červenci 2022 byl uveden do provozu konvertovaný traťový úsek Nedakonice – Říkovice, kde napájení trakčního vedení zajišťují trakční napájecí stanice (TNS) Otrokovice a Říkovice, kde jsou instalovány statické frekvenční měniče (SFC). Jedná se o první instalaci tohoto zařízení s frekvencí 50 Hz v kontinentální Evropě. S platností nového grafikonu 2022/23 byla uvedena do provozu nově elektrizovaná trať Olomouc – Uničov – Šumperk o délce 57 km. Jedná se o poslední trať v síti Správy železnic, která byla elektrizována stejnosměrnou trakční soustavou 3 kV. Střídavou trakční soustavou 25 kV, 50 Hz jsou napájeny také nové traťové přeložky vybudované v rámci modernizace čtvrtého koridoru v úsecích Sudoměřice u Tábora – Votice a Soběslav – Doubí u Tábora. Vedle toho byla dokončena elektrizace celého úseku Kadaň – Prunéřov – Kadaň předměstí umožňující zahájit provoz elektrických jednotek upravených pro provoz

na tratích s oběma hlavními napájecími systémy, v daném případě podle objednávky kraje realizované v celé relaci Děčín hl. n. – Kadaň předměstí.

V roce 2022 bylo na opravy, údržbu a zajištění provozu budov vynaloženo 602 mil. Kč. Proběhlo vyhodnocení stavebně-technického stavu a priorit v rámci celé sítě železničních stanic a zastávek. Nejvýznamnější rekonstrukce nebo opravy budov osobních nádraží byly v roce 2022 dokončeny např. v Havířově, Veselí nad Lužnicí, Přešticích, Čerčanech, Vimperku nebo Prachaticích. Dokončena byla také rekonstrukce fasády historické nádražní budovy ve stanici Praha hl. n.

Pokračovala také modernizace toalet, včetně jejich vybavování zařízením pro vstup a výběr poplatku. Ve více než desítkách lokalit došlo k vylepšení jejich stavebně-technického stavu, zařízením pro vstup a výběr poplatku byly vybaveny toalety ve více než 50 stanicích. Všechna nově instalovaná zařízení pro vstup a výběr poplatku disponují platebními terminály pro možnost bezhotovostní platby. I díky tomu dochází k nárůstu tržeb za použití toalet, v roce 2022 utržila Správa železnic více než 45 mil. Kč.

Správa železnic se v roce 2022 kromě stavebních akcí na nádražních budovách zaměřila také na další zvýšení standardu úklidových prací ve veřejně přístupných prostorech, kde došlo ke kompletnímu přenastavení systému nejen z pohledu sjednocení úklidových prací, ale také díky využití moderních nástrojů na kontrolu prací a kvality služby.

Ve veřejně přístupných prostorech železničních stanic a zastávek se dále rozšiřuje kvalitní designový mobiliář pořizovaný na základě rámcové dohody z roku 2021. Za 16 měsíců od jejího uzavření bylo obnoveno více než 3 500 kusů mobiliáře za více než 40,5 mil. Kč. Díky přímému nákupu naší organizací, tedy bez dalšího prostředníka, dochází k úspoře finančních prostředků a k postupnému zajištění jednotného designu v celé síti Správy železnic.

Podstatnou událostí roku 2022 v oblasti přístupnosti železniční dopravy byla realizace veřejné zakázky a uzavření rámcové dohody na pořízení

mobilních zdvihacích plošin a zajištění jejich servisu. Závěrem roku tak bylo pořízeno 31 uvedených plošin do 13 lokalit, kde budou zapojeny do systému pomoci cestujícím ze strany Správy železnic. V rámci uvedeného systému poskytla Správa železnic za rok 2022 cca 14 000 asistencí osobám s omezenou schopností pohybu a orientace, což představuje v porovnání s předchozím rokem nárůst zhruba o 55 %. Závěrem roku bylo opět zorganizováno další jednání platformy složené ze zástupců Národní rady osob se zdravotním postižením ČR, osobních dopravců a Správy železnic.

Hasičský záchranný sbor

V roce 2022 byl pořízen velitelský automobil VEA Ford Ranger pro jednotku požární ochrany v Chebu. Do výjezdové činnosti bylo úspěšně nasazeno 7 cisternových automobilových stříkaček, 4 vyprošťovací automobily, 5 automobilových jeřábů, 9 nosičů kontejnerů a 13 technických kontejnerů, které byly pořízeny v roce 2021 v rámci obnovy požární techniky. V březnu 2022 byla dokončena kompletní rekonstrukce požární stanice Ostrava v souladu s aktuálními potřebami výjezdové činnosti požární jednotky. Kromě zmíněných akcí jsou ve fázi intenzivní přípravy stavby nových hasičských stanic v Nymburce, Chebu, České Třebové a Plzni.

Zavedení systému kvalifikace

V roce 2022 Správa železnic zavedla systém kvalifikace, který je moderním nástrojem sektorového zadavatele sloužícím zejména k unifikaci požadavků na kvalifikaci dodavatelů a snížení administrativní zátěže spojené s účastí ve výběrových řízeních. Byl spuštěn v červnu 2022, kdy byl zahájen příjem žádostí dodavatelů o zařazení do systému. Ke konci roku 2022 obdržela Správa železnic okolo

180 žádostí, z nichž 32 již schválila. Kvalitně nastavený a dobře fungující systém kvalifikace napomůže Správě železnic k dalšímu úspěšnému rozvoji prostředí zadávání veřejných zakázek.

Náklady na zajištění provozuschopnosti

Správa železnic zabezpečuje opravy a údržbu celostátních a regionálních drah, a to v odvětvích železničních tratí (svršku a spodku), staveb železničního spodku, mostů a tunelů, budov a pozemních staveb, zařízení elektrotechniky, energetiky a sdělovací a zabezpečovací techniky. Dále zajišťuje opravy a údržbu nemovitostí v železničních stanicích včetně úklidu a ostrahy v těchto objektech. K tomu využívá jak vlastní personální, strojní či technické kapacity (především prostřednictvím organizačních jednotek – oblastních ředitelství a specializovaných jednotek), tak smluvní vztahy s dodavateli působícími na příslušném trhu. Jejich výběr probíhá formou veřejných zakázek. Zajištění zmíněných činností bylo v roce 2022 hrazeno z rozpočtu Státního fondu dopravní infrastruktury (SFDI), který poskytuje Správě železnic neinvestiční prostředky, a z tržeb realizovaných za nájemné z pozemků, staveb a nebytových prostor či z tržeb za služby a externí výkony související s tímto segmentem.

Celkové náklady bez odpisů vynaložené na zajištění provozuschopnosti, včetně příslušného podílu centrálně vedených nákladů, dosáhly v roce 2022 výše 17,3 mld. Kč.

Tab. 1 – Tabulka vybraných činností

Ukazatel	Měrná jednotka	Množství 2021	Množství 2022
úprava geometrické polohy kolejí	km	1 406	1 256
úprava geometrické polohy výhybek	ks	1 245	717
čištění lože – koleje	km	133	82
čištění lože – výhybky	ks	414	137
bezстыková kolej, svařování – koleje	km	473	221
bezстыková kolej, svařování – výhybky	ks	380	305
výměna kolejnic	km	484	293
výměna pražců	ks	310 747	172 121

Tab. 2 – Základní charakteristika železniční sítě

Ukazatel	Měrná jednotka	Množství 2021	Množství 2022
délka tratí celkem	km	9 358	9 355
délka elektrizovaných tratí	km	3 215	3 215
trakční systém 3 kV DC	km	1 784	1 738
trakční systém 25 kV AC, 50 Hz	km	1 393	1 438
trakční systém 1,5 kV DC	km	24	24
trakční systém 15 kV AC	km	14	14
délka tratí normálního rozchodu	km	9 335	9 333
délka úzkorozchodných tratí	km	23	23
délka jednokolejných tratí	km	7 324	7 287
délka dvou a více kolejných tratí	km	2 033	2 068
stavební délka kolejí celkem	km	15 091	15 102
počet výhybkových jednotek	ks	21 445	21 615
počet mostů	ks	6 719	6 728
počet tunelů	ks	166	169
celková délka mostů	m	154 845	156 110
celková délka tunelů	m	54 072	55 942
počet železničních přejezdů	ks	7 734	7 646

Tab. 3 – Základní charakteristika budov ve Správě železnic

Ukazatel	Měrná jednotka	Množství 2021	Množství 2022
počet budov	ks	8 070	8 036
zastavěná plocha	m ²	1 722 965	1 720 046
obestavěný prostor	m ³	12 787 916	12 762 803

Modernizace a rozvoj železniční dopravní cesty

V oblasti modernizace a rozvoje železniční dopravní cesty je činnost Správy železnic dlouhodobě zaměřena především na přípravu a realizaci investičních akcí s důrazem na následující priority:

- modernizace tranzitních železničních koridorů,
- modernizace železničních uzlů,
- modernizace ostatních tratí zařazených do evropského železničního systému,
- zajištění interoperability vybraných tratí,
- investice do železniční infrastruktury pro rozvoj příměstské dopravy a integrovaných dopravních systémů,
- investice do nemovitostí osobních nádraží,
- investice do přípravy Rychlých spojení.

Modernizace tranzitních železničních koridorů

Modernizace tranzitních železničních koridorů představuje kvalitativní zlepšení železniční dopravy v ČR a výrazné zkrácení jízdních dob na důležitých dopravních relacích, zejména Praha – Ostrava a Praha – Brno. Na dokončenou modernizaci I. koridoru v trase Břeclav – Brno – Česká Třebová – Praha – Děčín a II. koridoru v trase Břeclav – Přerov – Ostrava – Petrovice u Karviné navázala modernizace III. a IV. koridoru.

III. koridor je veden v trase Mosty u Jablunkova, st. hr. SR/ČR – Dětmárovice – Ostrava – Přerov – Česká Třebová – Praha – Plzeň – Cheb – st. hr. ČR/SRN. Úsek Česká Třebová – Praha byl realizován v rámci I. koridoru a úsek Přerov – Dětmárovice v rámci II. koridoru. V Tab. 4 jsou uvedeny zatím nedokončené úseky III. koridoru, které jsou ve fázi realizace nebo projektové přípravy.

Tab. 4 – Přehled staveb III. koridoru

Stavba	Délka stavby (km)	Stav	Zahájení realizace	Ukončení realizace
Optimalizace trati Praha-Smíchov – Černošice	8,8	realizace	8/2019	2/2023
Optimalizace trati Černošice – Odb. Berounka	5,9	příprava	2025	2026
Optimalizace trati Odb. Berounka – Karlštejn	15,5	příprava	2025	2028
Optimalizace trati Karlštejn – Beroun	5,7	příprava	9/2023	5/2026

IV. koridor je veden v trase Horní Dvořiště – České Budějovice – Praha – Děčín – st. hr. ČR/SRN. Úsek Praha – Děčín – st. hr. ČR/SRN byl realizován v rámci I. koridoru. V Tab. 5 jsou uvedeny stavby v úseku Horní Dvořiště – České Budějovice – Praha, které jsou ve stadiu realizace nebo projektové přípravy.

Tab. 5 – Přehled staveb IV. koridoru

Stavba	Délka stavby (km)	Stav	Zahájení realizace	Ukončení realizace
Modernizace trati Sudoměřice – Votice	17,0	realizace	3/2018	2/2023
Modernizace trati Veselí nad Lužnicí – Tábor, II. část, úsek Veselí nad Lužnicí – Doubí, 2. etapa Soběslav – Doubí	8,6	realizace	9/2019	5/2023
Modernizace trati Nemanice I – Ševětín	17,1	příprava	2024	2032

Nad rámec výše uvedeného Správa železnic postupně uskutečňuje rekonstrukci osmi nejvíce zatížených koridorových úseků s cílem zamezit snižování traťové rychlosti, zajistit parametry interoperability a zvýšit spolehlivost a bezpečnost provozu. Tyto akce budou spolufinancovány z prostředků Evropské investiční banky (EIB) a fondu Connecting Europe Facility (CEF). V realizaci jsou již úseky Velim – Poříčany, Dětmárovice – Petrovice u Karviné, Brno-Maloměřice St. 6 – Adamov, Adamov – Blansko a Ústí nad Orlicí – Brandýs nad Orlicí. Z prostředků CEF je financována i nově zahájená rekonstrukce úseku I. železničního koridoru mezi Lanžhotem a státní hranicí se Slovenskem.

Modernizace železničních uzlů

V návaznosti na modernizaci koridorových tratí procházejí přestavbou také důležité železniční uzly v jejich trase. Dokončeny jsou již průjezdy uzly Děčín, Ústí nad Labem, Kolín, Choceň, Ústí nad Orlicí, Břeclav, Přerov (1. stavba), Olomouc, Bohumín a Cheb a některé úseky v železničním uzlu Plzeň. V pražském uzlu byly již dokončeny úseky Úvaly – Praha-Běchovice – Praha-Libeň a Praha-Holešovice – Praha-Bubeneč, jejichž zprovozněním byl dokončen průjezd I. koridoru tímto uzlem. Ukončena byla i rekonstrukce Negrelliho viaduktu. Dokončena byla také přestavba v úseku Praha-Hostivař – Praha-Vršovice zajišťující zaústění IV. koridoru do pražského uzlu. Skončily modernizační práce ve stanici Brno hl. n. a nově je dokončena druhá část rekonstrukce uzlu Přerov. Pokračuje přestavba uzlů Plzeň a Pardubice. Dále probíhají

přípravné práce pro stavbu Praha hl. n. – Praha-Smíchov, která zapojí do pražského uzlu III. koridor. Pokračuje rovněž další projektová příprava pro průjezdy uzly Brno, Ostrava a Česká Třebová.

Modernizace ostatních tratí zařazených do evropského železničního systému

Postupně probíhá rekonstrukce a modernizace trati Kolín – Havlíčkův Brod – Křižanov – Brno, kde již byly některé úseky dokončeny a uvedeny do provozu a v roce 2023 se chystá zahájení dalších úseků. Pokračuje modernizace trati Lysá nad Labem – Čelákovice – Praha-Vysočany, kde byla nově zahájena realizace poslední zbývající stavby mezi Čelákovicemi a Mstěticemi. V plném proudu je také rekonstrukce stanice ve Vsetíně. Přípravovány jsou modernizace tratí Kolín – Nymburk – Všetaty – Ústí nad Labem – Děčín a Plzeň – Domažlice. Dále se připravují stavby v úsecích Ústí nad Labem – Most – Cheb a České Budějovice – Plzeň a také mezi Vsetínem a Valašským Meziříčím. V projektové přípravě je i výstavba nových tratí Ústí nad Orlicí – Choceň a Brno – Přerov.

Zajištění interoperability vybraných tratí

Mezi další významné investiční akce patří stavby zajišťující interoperabilitu železniční sítě v oblasti sdělovací a zabezpečovací techniky. S výjimkou úseku IV. koridoru z Votic do Českých Budějovic, kde nejsou dokončeny modernizační práce, jsou již všechny tranzitní koridory pokryty signálem GSM-R. Dále jsou dokončeny úseky Kolín – Všetaty – Děčín, Praha – Lysá nad Labem, Kolín – Havlíčkův Brod – Křižanov – Brno, Ústí nad Orlicí – Lichkov, České Velenice – České Budějovice – Horní Dvořiště a Plzeň – České Budějovice. V realizaci jsou stavby mezi Ústím nad Labem a Chebem, Pardubicemi, Hradcem Králové a Jaroměřem a v úseku Uničov – Šumperk.

Po ukončení pilotního projektu evropského vlakového zabezpečovacího zařízení ETCS v úseku Poříčany – Kolín byla dokončena a předána

do provozu instalace systému ETCS v úseku Kolín – Břeclav – st. hr. Rakousko/Slovensko. Ukončena byla realizace na II. koridoru Petrovice u Karviné – Ostrava – Přerov – Břeclav a dále mezi Prahou-Uhřetěvesí a Voticemi, pokračují práce v úsecích Přerov – Česká Třebová, Kralupy nad Vltavou – Praha – Kolín, Ústí nad Orlicí – Lichkov, Mosty u Jablunkova – Dětmárovice, Beroun – Plzeň – Cheb a Votice – České Budějovice. Zavádění systému ETCS probíhá ve vazbě na Plán moderního zabezpečení české železnice schváleného vládou ČR a je plánováno i na vybraných regionálních tratích.

Investice do železniční infrastruktury pro rozvoj příměstské dopravy a integrovaných dopravních systémů

Pro zkvalitnění příměstské dopravy v uzlu Praha se připravuje modernizace, elektrizace a zdvoukolejnění trati Praha – Kladno s připojením na Letiště Václava Havla. Celý projekt je rozdělen na několik samostatných staveb, z nichž první, rekonstrukce Negrelliho viaduktu, je již dokončena. V roce 2022 byla zahájena modernizace úseku Kladno – Kladno-Ostrovec. Velmi významné zkvalitnění příměstské dopravy v Praze přineslo dokončení modernizace úseku mezi Hostivaří a hlavním nádražím. Další zlepšení přinesou optimalizace tratí Praha-Vysočany – Lysá nad Labem a Praha hl. n. – Praha-Smíchov – Beroun. Po dokončení první etapy elektrizace úseku Brno – Zastávka u Brna byla zahájena druhá fáze, postupně probíhá zdvoukolejnění trati Pardubice – Hradec Králové, kde již v úseku Stěblová – Opatovice nad Labem proběhla modernizace spojená s výstavbou druhé koleje. Po dokončení elektrizace a zkapacitnění úseku mezi Uničovem a Olomoucí pomalu končí i stavební práce na následných úsecích mezi Uničovem a Šumperkem.

Investice do nemovitostí osobních nádraží

Investice do nemovitostí osobních nádraží představují důležitou prioritu v činnosti Správy železnic.

Při jejich uskutečňování je vždy akcentována snaha o efektivní a hospodárné využití jednotlivých objektů a zároveň zvýšení komfortu cestování a nabízených služeb, které je vnímáno širokou veřejností. Pro dosažení těchto cílů, sjednocení závazných postupů v přípravě staveb a rovněž pro zajištění účelnosti vynaložení veřejných finančních prostředků se postupuje podle aktualizované Koncepce při nakládání s nemovitostmi osobních nádraží, schválené MD. Investice do výpravních budov a dalších nemovitostí osobních nádraží dosáhly v roce 2022 na částku téměř 1,8 mld. Kč. Z rozsáhlejších investic byly dokončeny rekonstrukce výpravních budov ve stanicích Havířov, Opava západ, Bohumín, Veselí nad Lužnicí, Praha-Vysočany nebo obnova fasády Fantovy budovy na hlavním nádraží v Praze. Nejnákladnějšími probíhajícími stavbami jsou rekonstrukce výpravních budov v Českých Budějovicích, Plzni hl. n., Pardubicích hl. n., Berouně a Teplicích v Čechách. Zahájena byla řada dalších významných akcí, například ve stanicích Sokolnice-Telnice, Světlá nad Sázavou, Aš, Benešov nad Ploučnicí nebo Praha-Radotín. Pro tyto stavby byly primárně čerpány evropské dotační prostředky z Nástroje pro oživení a odolnost – Recovery and Resilience Facility (RRF).

Investice do přípravy Rychlých spojení

Na přípravné a projektové práce jednotlivých ramen VRT v rámci Rychlých spojení (RS) byl po posledním rozpočtovém opatření pro rok 2022 vyhrazen rozpočet ve výši 537,9 mil. Kč, z nichž bylo financováno zadání a zpracování dokumentace k územnímu řízení (DÚR), průzkumy a zaměření a náklady spojené s vyhodnocením vlivu stavby na životní prostředí (EIA) a architektonickou soutěží.

Celoevropský význam projektu byl potvrzen i získáním dotace z evropského programu CEF na zpracování DÚR v úsecích Praha-Balabenka – Lovosice a Ústí nad Labem – přeshraniční tunel po státní hranici s Německem. Správa železnic se bude při přípravě VRT ucházet i o další prostředky z tohoto programu.

Ověřená technická řešení pro české VRT

Již od roku 2019 spolupracuje Správa železnic při přípravě projektu VRT s francouzskými státními drahami SNCF. Využití know-how nejzkušenějšího provozovatele vysokorychlostní železniční infrastruktury v Evropě minimalizuje rizika a chyby spojené s plánováním a realizací náročného projektu. Dne 7. 12. 2022 byla podepsána licenční dohoda o přímém přístupu Správy železnic k vnitřním předpisům SNCF Réseau, což umožní pružnější, a zejména rychlejší reakci investora na dotazy projektantů a další přípravu předpisů a technických specifikací souvisejících s VRT.

Komunikace se samosprávami i občany

Důležitou součástí přípravy VRT jsou jednání s veřejností i samosprávami, proto se zástupci Správy železnic i v roce 2022 vydávali přímo do regionů a intenzivně se věnovali veřejným prezentacím a diskuzím. Jedná se jak o diskuse se zástupci spolků a majiteli přilehlých pozemků. Cílem je zdůvodnit potřebnost a vhodnost navržené varianty s co nejmenším dopadem na své okolí. Oslovena byla drtivá většina samospráv, což je více než 300 obcí a měst, kterých se výstavba dotýká. Na komunikaci s občany i se samosprávami klademe velký důraz, proto bylo v roce 2022 v Ústí nad Labem otevřeno informační centrum Správy železnic, které je primárně zaměřeno na problematiku VRT a vedení trati v Ústeckém kraji.

RS 1, RS 2 (Praha – Brno – Ostrava a Brno – Břeclav)

Pro hlavní dvě ramena VRT Praha – Brno – Ostrava a Brno – Břeclav byly na začátku roku 2022 schváleny Centrální komisí MD studie proveditelnosti. Trasa je rozdělena do deseti stavebních úseků. U tří z nich byla dokončena aktualizace zásad územního rozvoje dotčených krajů (VRT Polabí, Moravská brána, Jižní Morava). Ve zbývajících úsecích je proces aktualizace v běhu a dokončení se předpokládá

v letech 2023 a 2024. V současnosti probíhají práce na čtyřech úsecích a terminálu VRT Praha východ a na dalších třech je v procesu soutěž na výběr zhotovitele. Jedná se tak o více než 200 km trati.

RS 1 (Modernizace trati Brno – Přerov)

Součástí RS 1 je také modernizace konvenční trati mezi Brnem a Přerovem, jejíž návrhová rychlost je 200 km/h. Trať je rozdělena do pěti staveb a nejbližší k realizaci je úsek Nezamyslice – Kojetín, kde byla podána žádost o stavební povolení. Pro úsek Brno – Blažovice byl předložen ke schválení záměr projektu. U staveb Blažovice – Vyškov a Vyškov – Nezamyslice byly předány ke schválení dokumentace pro územní rozhodnutí.

RS 3 (Praha – Beroun – Plzeň – Domažlice – státní hranice SRN)

Trasa trati z Prahy přes Plzeň až na státní hranici SRN je rozdělena do sedmi úseků. Návrhová rychlost je až 200 km/h. Část mezi pražským Smíchovem a Berounem, kde jsou navrženy dva souběžné jednokolejné tunely o délce cca 25 km, vstoupila do územní fáze a momentálně probíhá zhotovení DÚR. V úseku Plzeň – Nýřany – Chotěšov, kde dojde k optimalizaci stávající jednokolejné neelektrifikované trati, byla schválena DÚR s předpokladem vydání stanoviska Centrální komise MD v únoru 2023. Pro úsek Plzeň – Stod byla podána žádost o územní rozhodnutí, které má být vydáno v červnu 2023, na úseku Stod – Domažlice probíhá příprava DÚR s předpokladem jejího schválení v září 2023. Pro úsek z Domažlic na státní hranici SRN je zhotovována dokumentace pro stavební povolení.

RS 4 (Praha – Ústí nad Labem – Drážďany a RS 42 odbočná větev do Mostu)

Také na VRT Praha – Ústí nad Labem – Drážďany došlo v roce 2022 k významnému posunu. Projekční práce DÚR, zadávané společně s německými dráhami Deutsche Bahn (DB) na přeshraničním úseku

VRT Krušnohorský tunel, jsou v plném proudu. Důležitým milníkem tohoto ramene bylo uzavření smlouvy s projektantem DÚR a EIA pro úsek VRT Podřipsko. Byly rovněž zveřejněny výsledky architektonicko-urbanistické soutěže na terminál vysokorychlostní železnice u Roudnice nad Labem, který na zmiňovaném úseku leží. Autoři vítězného návrhu jej nyní dopracovávají a připravují technické řešení terminálu v podrobnosti DÚR.

Na začátku roku 2022 byl zahájen proces aktualizace Zásad územního rozvoje Ústeckého kraje s cílem vymezit koridor pro VRT v regionu tak, aby bylo možno pokračovat v dalších fázích projektové přípravy VRT Podřipsko i Krušnohorského tunelu. Ve Středočeském kraji v rámci procesu aktualizace proběhlo veřejné projednání v prosinci.

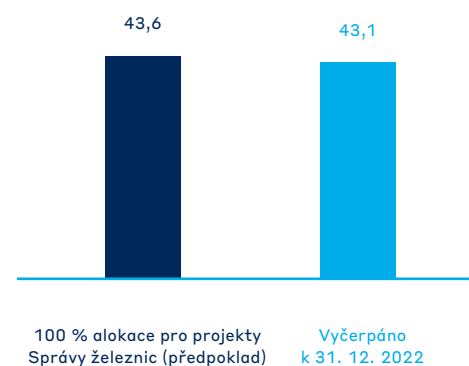
RS 5 (Praha – Hradec Králové – Wrocław)

V současné době probíhá zpracování studie proveditelnosti pro RS 5 Praha – Hradec Králové – Wrocław. Detailněji jsou prověřovány varianty pro úsek Hradec Králové – státní hranice a potenciální místa přechodu státní hranice s Polskem. Probíhají práce na dopravním modelu, zpracování přepravních prognóz a dopravní technologie. Celý projekt probíhá ve spolupráci s polským Ministerstvem infrastruktury a CPK (Centralny Port Komunikacyjny). Na přelomu listopadu a prosince 2022 se v Praze setkali zástupci českých a polských ministerstev, CPK a Správy železnic s cílem dále koordinovat výstavbu VRT v obou zemích.

Operační program Doprava 2 (OPD2)

V průběhu roku 2022 Správa železnic úspěšně pokračovala v čerpání dotačních prostředků z OPD2 v probíhajícím evropském programovém období 2014–2020. Čerpání zdroje OPD2 v roce 2022 dosáhlo téměř 2,4 mld. Kč, z toho nejvyšší částka byla vyčerpána v rámci modernizace trati Sudoměřice – Votice (v roce 2022 bylo využito ze zdroje OPD2 celkem 550 mil. Kč). V roce 2022 čerpalo zdroj OPD2 celkem 19 projektů Správy železnic. Celkový objem prostředků OPD2, určených na modernizaci železniční infrastruktury na programové období 2014–2020 v rámci specifického cíle 1.1, byl v průběhu roku 2022 navýšen ze strany MD na 43,1 mld. Kč. Podstatným ukazatelem je, že Správě železnic byly schváleny projekty v celkovém finančním objemu značně překračujícím tuto částku, naše organizace je tak plně připravena na případné navýšení disponibilních prostředků OPD2, které se v průběhu roku 2023 očekává na základě převodu části prostředků OPD2 od jiných investorů. Stávající alokace zdroje OPD2 je již prakticky dočerpána, očekává se její dílčí navýšení a konečné dočerpání v roce 2023.

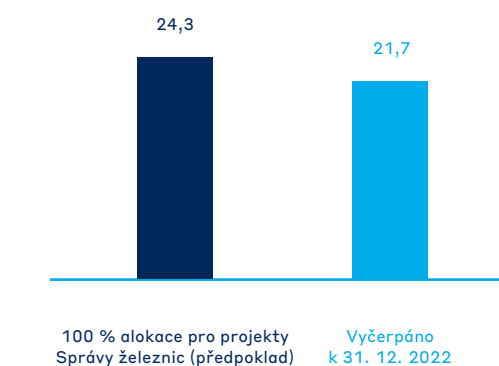
Graf 1 – Čerpání celkové alokace OPD2 (v mld. Kč)



Connecting Europe Facility (CEF)

V rámci programu CEF je možné financovat výhradně projekty na hlavní evropské železniční síti (core network). Kromě modernizace tratí jsou prostředky směřovány rovněž do modernizace vybraných uzlů a staveb implementace evropského zabezpečovacího systému ETCS včetně jejich přípravy. Čerpání těchto prostředků v roce 2022 dosáhlo výše téměř 5,3 mld. Kč, z toho nejvyšší čerpání zajistila modernizace železničního uzlu Pardubice (v roce 2022 bylo ze zdroje CEF využito 1,567 mld. Kč). Celkem bylo z tohoto zdroje za probíhající programové období 2014–2020 vyčerpáno k 31. 12. 2022 již 21,7 mld. Kč. V průběhu roku 2022 bylo financováno celkem 16 projektů.

Graf 2 – Čerpání celkové alokace CEF (v mld. Kč)



CEF Blending Call

Dalším významným dotačním titulem je kombinovaná podpora z prostředků CEF společně s využitím úvěru EIB a národních zdrojů (CEF Blending Call). V rámci těchto tzv. smíšených projektů CEF byly v roce 2022 čerpány také zdroje z nástroje RRF. Prostředky jsou využívány pro investiční opatření na níže uvedených úsecích transevropské dopravní sítě TEN-T v ČR:

- Dětmárovice – Petrovice u Karviné – st. hr. s Polskem,
- Velim – Poříčany,
- Ústí nad Orlicí – Brandýs nad Orlicí – původní stopa,
- Adamov – Blansko,
- Brno-Maloměřice St. 6 – Adamov,
- Lipník nad Bečvou – Drahotuše,
- Polom – Suchdol nad Odrou,
- Choceň – Uhersko.

V roce 2022 byla dokončována realizace stavby mezi Velimí a Poříčany, dále pokračovaly práce v úsecích Dětmárovice – Petrovice u Karviné – st. hr. s Polskem, Ústí nad Orlicí – Brandýs nad Orlicí, Adamov – Blansko a Brno-Maloměřice St. 6 – Adamov. U zbývajících tří akcí probíhá projektová příprava.

Recovery and Resilience Facility (RRF)

Dalším evropským dotačním titulem je RRF, který prostřednictvím Národního plánu obnovy České republiky poskytuje prostředky k zajištění obnovy ekonomických následků vyvolaných pandemií covid-19. Finance jsou určeny k uskutečnění projektů pro splnění reformních a investičních požadavků (např. nové technologie, elektrizace tratí, zvýšení bezpečnosti) a jsou široce uplatnitelné na investičních projektech Správy železnic. V roce 2022 se podařilo využít 9,9 mld. Kč z tohoto zdroje. Podpořeno bylo celkem 215 projektů (vč. drobných investic do železničních přejezdů).

Nové programové období 2021–2027

Správa železnic v roce 2022 začala úspěšně čerpat dotační prostředky z fondů EU v rámci nového programového období 2021–2027:

Operační program Doprava 3 (OPD3)

V prvním roce čerpání byl významnější objem prostředků (3,3 mld. Kč) využit z OPD3. Nejvýznamnějšími podpořenými projekty jsou např. investiční akce ETCS+DOZ Votice – České Budějovice, dále zdvoukolejnění v úseku Pardubice-Rosice nad Labem – Stéblová nebo rekonstrukce nástupišť ve stanici Adamov.

Connecting Europe Facility 2 (CEF2)

V prvním roce svého čerpání byly využity více než 2 mld. Kč z nového zdroje CEF2. Nejvýznamnějšími podpořenými projekty jsou např. pokračování modernizace uzlu Plzeň v úseku Lobzy – Koterov, optimalizace traťového úseku Děčín východ – Děčín – Prostřední Žleb, rekonstrukce stanice Vsetín anebo příprava vybraných projektů VRT.

Investiční dotace

Financování investiční výstavby probíhalo především z veřejných zdrojů (viz Tab. 6). Objemově nejvýznamnějším zdrojem finančních prostředků v roce 2022 v oblasti investiční výstavby byly národní zdroje z rozpočtu SFDI (16,8 mld. Kč). Druhým nejvýznamnějším zdrojem se stal evropský dotační titul RRF, ze kterého se podařilo vyčerpat téměř 9,9 mld. Kč. Dále se významnou měrou na financování výstavby a modernizace železniční dopravní cesty v roce 2022 podílely dotace z infrastrukturálních fondů CEF (5,3 mld. Kč) a OPD2 (2,4 mld. Kč). Pokračovalo rovněž čerpání úvěru EIB, a to ve výši 2,8 mld. Kč. Již v prvním roce svého čerpání se výrazně podílely na financování investiční výstavby dotační zdroje z nového programového období EU 2021–2027 OPD3 a CEF2 (5,4 mld. Kč). V oblasti

železniční infrastruktury je Správa železnic hlavním subjektem odpovědným za využívání fondů EU v ČR v roli konečného příjemce a současně i investora.

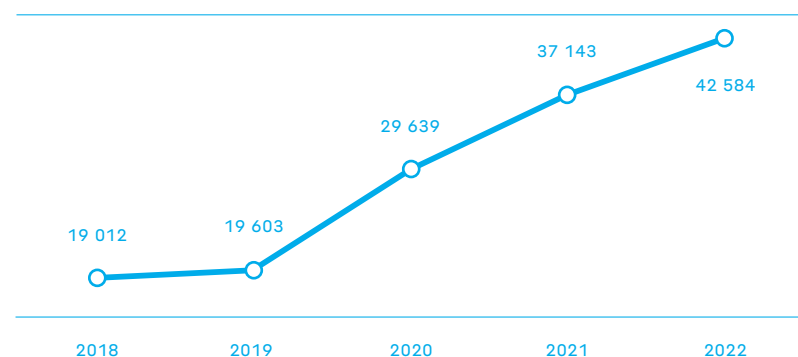
V rámci přípravy a realizace investičních akcí na železniční dopravní cestě překročil v roce 2022 celkový objem přijatých investičních dotací částku 42,5 mld. Kč. Oproti roku 2021 se čerpání dotačních prostředků na investice navýšilo o 5,4 mld. Kč.

Tab. 6 – Přijaté investiční dotace za rok 2022 (v mil. Kč)

Investiční dotace	2022
SFDI na výstavbu a modernizaci, nář. podíl, OPD, CEF, EIB, RRF	42 548
Fondy EU	0
Příspěvky od měst, obcí, krajů a dalších subjektů	36
Investiční dotace celkem	42 584

Dotace ze SFDI na výstavbu a modernizaci zahrnují finanční prostředky z OPD, RRF, infrastrukturního fondu CEF a úvěru EIB.

Graf 3 – Vývoj čerpání investičních zdrojů v období let 2018–2022 (v mil. Kč)



Další vývoj

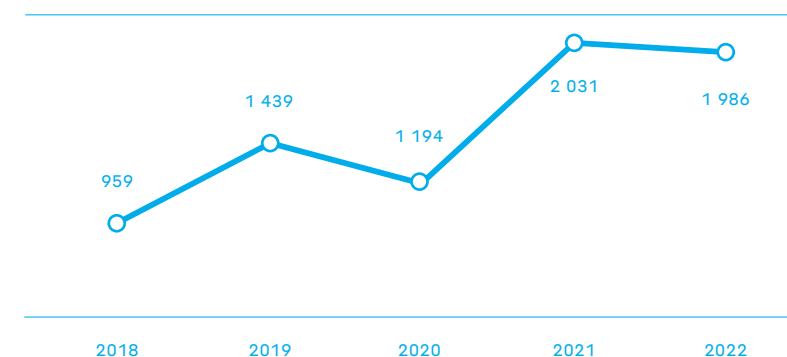
Správa železnic postupně dočerpá dotační zdroje dobíhajícího programového období EU 2014–2020 (OPD2, CEF) a bude zároveň navyšovat čerpání zdrojů v rámci programového období 2021–2027 (OPD3, CEF2). V plné míře bude pokračovat čerpání prostředků z RRF a EIB. Součástí schváleného rozpočtu SFDI na rok 2023 včetně střednědobého výhledu je také perspektiva čerpání nového úvěru EIB, který by měl dlouhodobě zabezpečit pokrytí finančních potřeb Správy železnic na investiční výstavbu. Dalšími prověřovanými možnostmi jsou posílení dotačních prostředků RRF a případně čerpání úvěru RRF. Tyto prostředky by měly v dostatečné míře nahradit předpokládané úspory v oblasti národních zdrojů. K témuž účelu bude Správa železnic nadále využívat veškerých, i objemově méně významných finančních zdrojů, např. operačních programů Podnikání a inovace pro konkurenceschopnost a Technologie a aplikace pro konkurenceschopnost, specifických dotací RRF (fotovoltaická energetika), případně dalších vhodných dotačních titulů. Pro vhodné projekty se v následujících letech uvažuje o uplatnění partnerství soukromého a veřejného sektoru – projektů PPP.

Veškeré zdroje budou využívány v souladu s koncepními materiály a stanovenými prioritami pro zadávání nových akcí podle dispozic MD. Správa železnic má dlouhodobě dostatečnou připravenost projektů k zahajování realizací, a to se zaměřením na prioritní cíle modernizace. S přípravou projektů VRT bude růst i jejich podíl na čerpání dotačních prostředků.

V oblasti sledovaného sjednocení železniční trakční soustavy v ČR budou postupně realizována jednotlivá opatření pro přechod na jednotnou střídávou napájecí soustavu.

Modernizace železniční infrastruktury na hlavní síti TEN-T bude i v dalších letech pokračovat podle výkonnostních parametrů technických specifikací pro interoperabilitu (TSI). Pozornost bude věnována také aplikaci standardů TSI Energie a naplňování Evropského implementačního plánu pro subsystém řízení a zabezpečení.

Graf 4 – Čerpání finančních prostředků na přípravu staveb v období let 2018–2022 (v mil. Kč)



Provozování železniční dopravní cesty

V souladu se zákonem o dráhách je Správa železnic povinna zajistit provozování dráhy ve veřejném zájmu. Tím se rozumí činnosti, kterými se zabezpečuje a obsluhuje dráha a organizuje drážní doprava. Pravidla a postupy k zabezpečování těchto činností stanovují vnitřní předpisy Správy železnic.

Oblast systému bezpečnosti provozování dráhy

Správa železnic je držitelem platného Osvědčení o bezpečnosti provozovatele dráhy a Osvědčení dopravce. Platnost obou osvědčení skončí v prvním pololetí roku 2023, a proto byly v září 2022 na Drážní úřad zaslány žádosti o vydání nového Osvědčení provozovatele dráhy a nového jednotného Osvědčení o bezpečnosti dopravce. Systém

zajišťování bezpečnosti provozování dráhy a drážní dopravy zahrnuje vyhláškou č. 376/2006 Sb. určené zpracování výročních zpráv o bezpečnosti provozování dráhy a drážní dopravy, a to včetně každoročního stanovení a vyhodnocení bezpečnostních cílů a vyhotovení evidenčních přehledů o nehodovosti. V systému bezpečnosti provozování dráhy a provozování drážní dopravy u Správy železnic nebyly v roce 2022 ze strany dozorového orgánu státní správy shledány žádné nedostatky. Systém bezpečnosti je aktuální a plně funkční. Bezpečnost provozování dráhy a drážní dopravy má trvale velmi vysokou úroveň, stanovené bezpečnostní cíle jsou plněny. Oblast systému bezpečnosti provozování dráhy je řízena v souladu s požadavky normy ISO 9001:2015. Příslušný certifikát, vydaný mezinárodně uznávanou certifikační autoritou, dokladuje zavedení a účinné uplatňování systému řízení kvality a potvrzuje správnost postupů v oblasti systému bezpečnosti provozování dráhy a šetření mimořádných událostí.

Výluková činnost

V roce 2022 probíhalo upřesňování plánu výluk čtyři, tři a dva měsíce předem s možností uplatnění dodatečných požadavků do Ročního výlukového plánu v časovém horizontu šest a více měsíců. Po vzoru brennerské trati pokračuje spolupráce s DB Netz v rámci Skupiny údolí Labe, ve které jsou dlouhodobá omezení provozování dráhy předhlašována a konzultována se zástupci dopravců a objednavatelů dopravy společně. Tento otevřenější přístup se v rámci nového modelu projednávání osvědčil a většina připomínek je vypořádávána ke spokojenosti dopravců.

Zařízení služeb

V průběhu roku 2022 byly aktualizovány seznamy zařízení služeb provozovaných Správou železnic. Informace o nich byly po celý rok 2022 zveřejňovány i na evropském portálu zařízení služeb (Rail facilities portal – <https://railfacilitiesportal.eu>). V srpnu 2022 Úřad pro přístup k dopravní infrastruktuře rozhodl, že zařízení služeb Místa nakládky a vykládky pro přepravu věcí provozovaná Správou železnic nejsou zařízením služeb, ale součástí

minimálního rozsahu a obsahu služeb. V návaznosti na toto rozhodnutí došlo s platností od jízdního řádu 2023 ke zrušení více než 1 300 instalací zařízení služeb místa nakládky a vykládky pro přepravu věcí, k ukončení platnosti Popisu zařízení služeb pro místa nakládky a vykládky pro přepravu věcí a smazání těchto zařízení služeb z evropského portálu zařízení služeb. V souvislosti s tímto rozhodnutím bylo zrušeno i plánované zpoplatnění zařízení služeb k 1. 1. 2023.

Oblast vzdělávání

V roce 2022 pokračoval rozvoj způsobu vzdělávání, a to jak v oblasti základní přípravy, tak i při udržování nezbytné odborné způsobilosti. S ohledem na vydání nejdůležitějšího dopravního předpisu, SŽ D1 Část první (Dopravní a návěstní předpis pro tratě nevybavené evropským vlakovým zabezpečovačem), bylo provedeno školení velkého počtu zaměstnanců Správy železnic. V souvislosti s tím byl využíván a drobně vycizován nastavený elektronický způsob výuky zaměstnanců na dálku. Pro systém vzdělávání byla nastavena jednotná pravidla, a to včetně odborné metodické podpory. Pro zajištění personální stability byla zahájena rozšířená a intenzivnější komunikace s odbornými školami. Rozšíření portfolia spolupráce bude pokračovat i v roce 2023.

Na Centrálním dispečerském pracovišti (CDP) Praha byl kromě zajištění obligatorního školení provozních zaměstnanců, prováděného po odeznění covidu-19 prezenční formou, zahájen v září 2022 kurz k získání odborné způsobilosti pro práci traťového dispečera. Dále v průběhu roku probíhala individuální příprava zájemců o tuto pracovní pozici, kteří rovněž splnili stanovené vstupní předpoklady.

Na CDP Přerov byla v srpnu 2022 ukončena příprava uchazečů na pozici traťový dispečer v rámci nového přípravného systému pro tuto profesi, a to s využitím cvičného sálu v budově CDP.

Oblast řízení provozu

V roce 2022 byly v návaznosti na vydaný předpis SŽ D1 Část první (Dopravní a návěstní předpis pro

tratě nevybavené evropským vlakovým zabezpečovačem) vydány i ostatní dotčené dopravní předpisy, a to především SŽ D3 (Předpis pro zjednodušené řízení drážní dopravy) a SŽ D4 (Předpis pro řízení drážní dopravy na tratích vybavených radioblokem). Zásadní změna byla provedena i v oblasti základní dopravní dokumentace, kde bylo zahájeno zpracování nové sjednocené dokumentace, a to včetně zřízení jednotného úložiště. Pro organizování a řízení drážní dopravy pod dohledem ETCS byly vydány příslušné dokumenty vztahující se i k prvnímu výhradnímu provozu pod dohledem ETCS na trati Olomouc – Uničov od 1. 1. 2023. V posledním čtvrtletí roku 2022 byla zahájena příprava předpisu SŽ D1 Část druhá řešící organizování a řízení drážní dopravy pod dohledem ETCS. Díky tomuto předpisu dojde ke sjednocení vydaných provozních dokumentů k této problematice.

V oblasti zpravování strojvedoucích byla v roce 2022 připravena zásadní změna, v rámci které byl k 1. 1. 2023 spuštěn na tratích Plzeň hl. n. – Cheb a Plzeň hl. n. – Horažďovice předměstí ověřovací provoz zpravování strojvedoucích grafickou formou písemných rozkazů.

CDP Praha

Na CDP Praha byl v roce 2022 zapojen do dálkového ovládní traťový úsek Praha-Hostivař (mimo) – Praha Vršovice (včetně) a byla aktivována dálková obsluha železničních stanic Plzeň-Kotěrov a Brandýs nad Orlicí. Dále byl zprovozněn nový dispečerský sál pro úsek Říčany – Horní Dvořiště st. hr., který je součástí IV. tranzitního železničního koridoru. Do tohoto dispečerského sálu se nejprve přesunul úsek Říčany – Olbramovice (Votice), od roku 2016 dálkově ovládaný z CDP a doposud umístěný v náhradních prostorách na CDP. Poté byl do tohoto dispečerského sálu zapojen navazující traťový úsek Červený Újezd u Votic (včetně) – Tábor (včetně).

Současně probíhaly práce na přípravě staveb pro zapojení dalších traťových úseků do dálkového ovládní z CDP Praha v roce 2023. Konkrétně se jedná o rozšíření dispečerského sálu Říčany – Horní

Dvořiště st. hr. o úsek Tábor (mimo) – Hluboká nad Vltavou-Zámostí (včetně), aktivaci dálkové obsluhy železniční stanice Cheb a zapojení traťového úseku Praha hl. n. – Praha-Vysočany (výhybna Skály).

K 31. 12. 2022 je z budovy CDP Praha řízen provoz na 579 km železniční sítě.

S ohledem na zvyšující se počty žádostí dopravců o kapacitu dráhy bylo od září 2022 rozšířeno pracoviště pro přiděl kapacity dráhy v režimu ad-hoc (vnitrostátní žádosti pod 3 dny).

CDP Přerov

V listopadu 2022 byla v rámci investiční akce Rekonstrukce železniční stanice Přerov, 2. stavba zapojena výhybna Dluhonice do dálkového ovládní z CDP Přerov.

V prosinci 2022 bylo zprovozněno nové pracoviště dispečera ETCS pro tratě v obvodu CDP Přerov vybavené tímto systémem.

K 31. 12. 2022 je z budovy CDP Přerov řízen provoz na 559 km železniční sítě.

Náklady na zajištění provozování železniční dopravní cesty

Zaměstnanci Správy železnic zajišťují operativní řízení železničního provozu, dispečerské řízení, obsluhu zabezpečovacího zařízení a informačních systémů pro cestující, tvorbu jízdního řádu a přidělování kapacity železniční dopravní cesty dopravcům. Náklady na tuto činnost byly v roce 2022 hrazeny zejména neinvestiční dotací ze SFDI na zajištění provozování dráhy a z vlastních zdrojů Správy železnic. Celkové náklady bez odpisů vynaložené na zajištění provozování železniční dopravní cesty zahrnují zejména výkony zaměstnanců řízení provozu zajišťované oblastními ředitelstvími a centrálními dispečerskými pracovišti. Včetně příslušného podílu centrálně vedených nákladů úseku náměstka generálního ředitele pro řízení provozu dosáhly v roce 2022 výše 6,8 mld. Kč.

Výkony dopravců na síti Správy železnic

Tab. 7 – Vývoj počtu dopravců
(údaje k 31. 12. příslušného roku)

Rok	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022
Počet dopravců	79	84	89	94	96	99	103	107	122	126	120

Počet dopravců, kteří mají se Správou železnic uzavřenou Smlouvu o provozování drážní dopravy na dráze celostátní a regionální ve vlastnictví státu, se v roce 2022 snížil na 120.

Na síti Správy železnic v roce 2022 vzrostly výkony v osobní dopravě. Ve srovnání s rokem 2021 se zvýšil počet vlakových kilometrů (vlkm) o 3,5 % a hrubých tunových kilometrů (hrtkm) o 8,5 %. Rozhodující podíl na výkonech v osobní dopravě si nadále udržuje dopravce České dráhy, a.s.

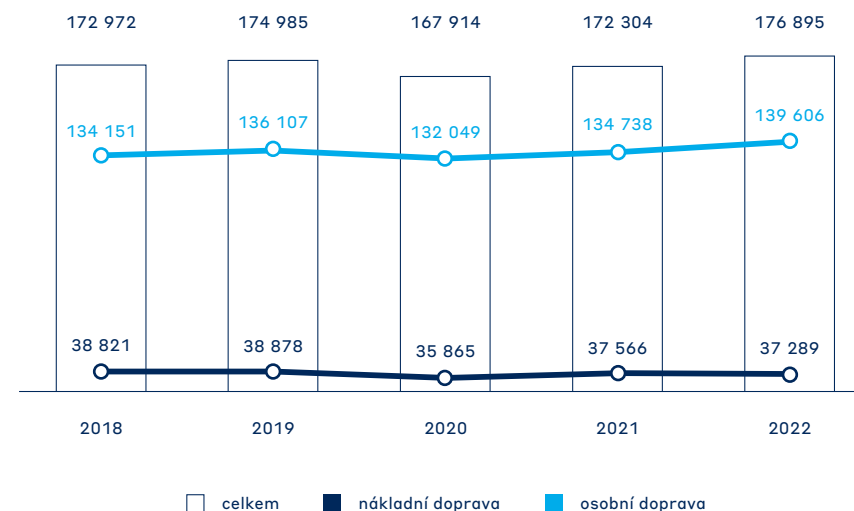
Významný růst výkonů v osobní dopravě zaznamenal dopravce RegioJet a.s.

V nákladní dopravě vzrostly výkony v hrubých tunových kilometrech (hrtkm) na síti Správy železnic ve srovnání s rokem 2021 o 2 %. Rozhodující podíl na výkonech v nákladní dopravě si i nadále udržuje dopravce ČD Cargo, a.s.

Významný růst výkonů v nákladní dopravě zaznamenal dopravce LOKORAIL, a.s.

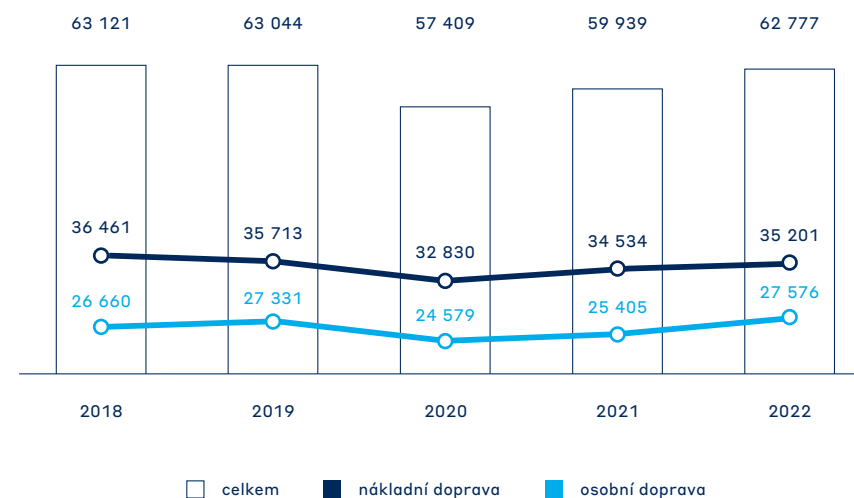
Graf 5 – Výkony dopravců na síti provozované Správou železnic v letech 2018–2022 (v tis. vlkm)

Vlakový kilometr (vlkm) je dán ujetou vzdáleností vlaku v kilometrech.



Graf 6 – Výkony dopravců na síti provozované Správou železnic v letech 2018–2022 (v mil. hrtkm)

Hrubý tunový kilometr (hrtkm) je dán součinem mezi hrubou hmotností železničních kolejových vozidel (hnacích vozidel, železničních vozů a jiných vozidel na vlastních kolech) zařazených do vlaku a ujetou vzdáleností v kilometrech.



Tab. 8 – Procentní podíl dopravců na výkonech osobní dopravy v roce 2022

Dopravce/ukazatel	% vlkm	% hrtkm
České dráhy, a.s.	82,65 %	83,76 %
RegioJet a.s.	5,54 %	10,93 %
ARRIVA vlaky s.r.o.	5,16 %	2,30 %
GW Train Regio a.s.	1,91 %	0,62 %
Leo Express s.r.o.	1,42 %	1,21 %
Die Länderbahn CZ s.r.o.	1,42 %	0,41 %
RegioJet UK a.s.	0,72 %	0,28 %
Leo Express Tenders s.r.o.	0,47 %	0,20 %
Die Länderbahn GmbH DLB	0,30 %	0,13 %
Ostatní	0,41 %	0,16 %

Tab. 9 – Procentní podíl dopravců na výkonech nákladní dopravy v roce 2022

Dopravce/ukazatel	% vlkm	% hrtkm
ČD Cargo, a.s.	58,94 %	58,43 %
METRANS Rail s.r.o.	6,53 %	9,43 %
PKP CARGO INTERNATIONAL a.s.	4,60 %	5,47 %
Rail Cargo Carrier – Czech Republic s.r.o.	2,65 %	3,98 %
ORLEN Unipetrol Doprava s.r.o.	3,25 %	3,94 %
IDS CARGO a.s.	2,54 %	2,80 %
LOKORAIL, a.s.	1,88 %	2,87 %
DB Cargo Czechia s.r.o.	1,42 %	1,96 %
CER Slovakia a.s.	1,19 %	1,16 %
Ostatní	17,00 %	9,96 %

Tab. 10 – Počet vlakových tras v jízdním řádu podle kategorie (bez ohledu na dopravce)

Ukazatel	2021	2022
Osobní vlaky (Os)	10 574	8 769
Spěšné vlaky (Sp)	749	620
Rychlíky (R)	724	571
Vlaky vyšší kvality (EC, EN, Ex, IC, LE, SC, railjet)	347	274
Nákladní expresy (Nex)	703	652
Průběžné nákladní vlaky (Pn)	899	884
Manipulační a vlečkové vlaky (Mn, Vleč)	926	880
Soupravové vlaky (Sv)	1 532	1 432
Lokomotivní vlaky (Lv)	557	554
Katalogové (nabídkové) trasy Správy železnic	549	549

Mezinárodní spolupráce

Železniční doprava má jako celek globální charakter a v zájmu zachování její účinnosti a udržitelnosti a také rozvoje je nutná spolupráce na mezinárodní úrovni. Jde o segment s vysokou mírou regulace právem EU a současně i potřebou technické harmonizace. V důsledku transformačního procesu, jenž je realizován na úrovni EU s cílem vytvořit jednotný evropský železniční prostor, se Správa železnic aktivně účastní celé řady dalších iniciativ, programů a projektů EU, spolupracuje s institucemi a agenturami EU, partnerskými manažery infrastruktury a mezinárodními organizacemi.

Strategie mezinárodních vztahů

V roce 2022 Správa železnic intenzivně naplňovala svou vizi v oblasti mezinárodních vztahů – být moderní a aktivní organizací, která je schopna prosazovat své zájmy na úrovni EU, být sebevědomým partnerem manažerů infrastruktury a dopravců na liberalizovaném železničním trhu EU a důsledně obhajovat své pozice v mezinárodních organizacích s ohledem na požadavky platné právní úpravy ČR a EU. Správa železnic v mezinárodní oblasti působila zejména prostřednictvím odboru mezinárodních vztahů. Nadále se intenzivně zaměřovala na prosazování zájmů české železniční infrastruktury ovlivňováním rozhodujících technických a technologických parametrů a související legislativy. Mezi klíčové činnosti tak v tomto roce patřilo formulování pozic Správy železnic k připravovaným aktualizacím předpisů EU.

Evropská unie

Správa železnic se společně se svými partnery v EU aktivně zapojovala do přípravy dokumentů v rámci aktivit týkajících se Zelené dohody pro Evropu a souvisejících legislativních dokumentů EU pro podporu udržitelné a chytré mobility za účelem dekarbonizace dopravy. Jedná se o tzv. balíček Fit for 55, tedy o plán ekologické transformace s cílem snížit emise skleníkových plynů do roku 2030 alespoň o 55 %, či Strategii pro udržitelnou

a chytrou mobilitu, která má zajistit udržitelnější, inkluzivní, inteligentní, bezpečný a odolný dopravní systém.

Nástupce společného podniku Shift2Rail založený v roce 2021 pod názvem Evropský železniční společný podnik (Europe's Rail Joint Undertaking, ERJU) je součástí rámcového programu EU pro výzkum a inovace Horizon Europe. Správa železnic je do ERJU zapojena prostřednictvím společenství CER, které je členem tzv. systémového pilíře.

Revize TEN-T

Správa železnic se po celý rok usilovně věnovala procesu revize politiky transevropských dopravních sítí TEN-T, jejíž návrh EK představila na konci roku 2021. Správa železnic usilovala především o zařazení systému připravovaných VRT do hlavní sítě TEN-T. Návrh EK zahrnuje požadavky Správy železnic, a stal se tak prvním krokem ke spolufinancování českých projektů VRT z fondů EU.

V červenci 2022 EK tento návrh TEN-T upravila v důsledku ruské agrese na Ukrajině, a to posílením napojení Ukrajiny a Moldavska, a naopak odstraněním napojení Ruska a Běloruska. V této souvislosti je zapotřebí zmínit, že se Správa železnic společně s dalšími partnerskými organizacemi aktivně zapojila do podpory přeprav obilí a dalších strategických komodit z Ukrajiny. Zásadním návrhem je dále plošné rozšíření požadavku na normální rozchod kolejí 1 435 mm (s určitými výjimkami) na všech evropských dopravních koridorech ETC.

V průběhu roku bylo stěžejní projednání návrhu TEN-T v rámci Výboru Evropského parlamentu pro dopravu a cestovní ruch (TRAN), který vydal v říjnu 2022 rozsáhlou zprávu s množstvím pozměňovacích návrhů (obecně zvyšujícími požadavky a omezujícími výjimky), o nichž se bude rozhodovat na začátku roku 2023 v tomto výboru a následně na plénu Evropského parlamentu. Poslanci Evropského parlamentu předložili celkem 1 872 dílčích pozměňovacích návrhů.

Postoj Rady EU, která se v prosinci 2022 shodla na tzv. obecném přístupu, rovněž zachovává strukturu návrhu EK, obecně však omezuje úroveň ambicí návrhu EK tím, že poskytuje větší flexibilitu, např. prostřednictvím výjimek členských států EU. Klíčové bude nalezení kompromisního, konečného znění nařízení TEN-T v rámci dialogu uvedených institucí EU v prvním pololetí roku 2023.

Významní partneři

Díky strategickým krokům v oblasti rozvoje dvoustranných vztahů se svými klíčovými protějšky pokračovala Správa železnic v nastaveném trendu spolupráce se zkušenými partnery, která umožňuje akcelarovat další rozvoj železnic v ČR po vzoru evropských lídrů a zvyšování konkurenceschopnosti železniční dopravy. V rámci této spolupráce se v roce 2022 podařilo uspořádat celou řadu dvoustranných jednání generálního ředitele Správy železnic s vrcholnými představiteli významných železničních organizací, např. DB, SNCF, ÖBB, RFI, ADIF či PKP PLK.

Francie

Správě železnic se v roce 2022 dařilo prohlubovat spolupráci se silnými evropskými partnery, a to v oblasti technického a technologického rozvoje a ve vývoji, projektování a provozování VRT. Pokračovala ve spolupráci se SNCF Réseau na přípravě VRT, přičemž se jednalo především o konzultační a poradenské služby francouzských expertů při zpracování dokumentací pro územní rozhodnutí či interních předpisů Správy železnic pro provoz na VRT. Naplňuje se tak smlouva o spolupráci při přípravě VRT, která byla uzavřena v roce 2021 s délkou trvání 8 let, tj. do konce roku 2029. Smlouva rovněž předpokládá pravidelnou komunikaci a supervizi při samotné výstavbě tratí, jejich zprovoznování, údržbě a kontrole. V rámci této spolupráce se odborníci Správy železnic v roce 2022 zúčastnili několika tematických školení a exkurzí ve Francii.

Správa železnic v červnu 2022 v rámci propagace konceptu VRT představila politické reprezentaci a veřejnosti vysokorychlostní jednotku TGV PSE 16 zapůjčenou od společnosti SNCF, která 26. 2. 1981 dosáhla na trati Paříž – Lyon rychlosti 380 km/h a překonala tak dřívější francouzský rekord 331 km/h z roku 1955.

Německo

Strategická spolupráce s německou společností DB zahrnuje zejména výměnu know-how v oblasti digitalizace železnic, která je v rámci DB zajišťována prostřednictvím samostatného programu Digitale Schiene Deutschland. Vzájemné vztahy byly prohlubovány jak na vrcholové úrovni představitelů organizací, tak i v rámci odborných týmů zabývajících se například implementací systému ETCS na železniční síti. Prostřednictvím vztahů se zástupci vedení skupiny DB pro regiony sousedící s ČR (Sasko a Bavorsko) se rovněž podařilo rozšířit oblast spolupráce o rozvoj železničního spojení Praha – Plzeň – Mnichov.

Spolupráce na úrovni Evropského seskupení pro územní spolupráci (ESUS) umožnila společnou prezentaci Správy železnic, Svobodného státu Sasko a DB Netz k projektu Nového železničního spojení Drážďany – Praha i připravované sítě VRT v ČR na prestižním veletrhu InnoTrans v Berlíně. Příprava přeshraniční části Nového železničního spojení Drážďany – Praha, kterou Správa železnic zajišťuje společně s německým manažerem infrastruktury DB Netz, pokročila v roce 2022 do fáze zpřesnění technického návrhu. Aktivní podpora MD přinesla posun v jednání o podobě mezistátní smlouvy upravující podmínky povolování, realizace a provozování této nové železniční trati s Německem.

V oblasti řízení provozu pokračovala pravidelná jednání odborníků obou manažerů infrastruktury pod názvem Skupina údolí Labe (Elbtalgruppe) s cílem optimalizace provozu na nevytíženějším přeshraničním spojení v ČR.

Rakousko

Na základě dohody představitelů ÖBB a Správy železnic se podařilo realizovat vzájemné sdílení know-how v oblasti interních technických a organizačních předpisů umožňující další rozvoj v oblasti zvyšování kvality a rozsahu vybavenosti železničních stanic a výpravních budov i odbornou podporu při zavádění traťové rychlosti 200 km/h na konvenční železniční síti. V roce 2022 se rovněž podařilo sjednat formát spolupráce při prověřování možností dalšího rozvoje železničního spojení České Budějovice – Linec formou nové trati pro rychlé a kapacitní propojení v ose IV. tranzitního železničního koridoru mezi severní a jižní Evropou.

Španělsko

V rámci rozvíjející se spolupráce se španělským manažerem infrastruktury ADIF Správa železnic prezentovala širšímu publiku na mezinárodní konferenci Rail Live 2022 v Malaze projekt VRT pro střední Evropu, který připravuje se svými partnery. Zástupci ADIF naopak na jednání v květnu 2022 ocenili možnost výměny zkušeností v oblasti elektrotechniky a energetiky a osobně se seznámili s vyspělými systémy napájení trakční soustavy v rámci zahájené konverze na střídavou soustavu 25 kV, 50 Hz v úseku Nedakonice – Říkovice.

Sousední země a mezivládní dohody

V roce 2022 Správa železnic udržovala nadstandardní vztahy na vrcholové úrovni také s ostatními sousedními partnery, s nimiž si průběžně vyměňuje informace o klíčových strategických záměrech a také řeší provozní záležitosti a úpravu dohod, které usměrňují řízení provozu a organizování drážní dopravy na pohraničních tratích. Vedle trvale nadstandardních vztahů se slovenskými ŽSR se dařilo rozvíjet činnou spolupráci s polským protějškem PKP PLK a také s CPK, subjektem zajišťujícím rozvoj polské VRT, zejména na koordinované přípravě spojení Katowice – Ostrava a Praha – Wrocław, pro která jsou již dokončovány studie proveditelnosti.

Brzy bude zahájena příprava příslušných mezistátních smluv pro budoucí realizaci těchto přeshraničních spojení.

Správa železnic se na základě mezivládních dohod podílela po boku MD na jejich naplňování. Jedná se zejména o bilaterální smlouvy o rozvoji železniční infrastruktury se sousedními státy, Slavkovskou deklaraci a spolupráci zemí Visegrádské skupiny.

ERTMS Users Group (EUG) – Skupina uživatelů ERTMS

Správa železnic se v roce 2022 stala řádným členem platformy pro manažery infrastruktury, kteří si vyměňují zkušenosti, technické a provozní znalosti a know-how v oblasti obchodních dopadů zavádění, údržby a vývoje ERTMS. EUG úzce spolupracuje s Agenturou EU pro železnice (ERA), mezinárodním sdružením železničního průmyslu pro zabezpečovací zařízení, sdružením poskytovatelů železničních telekomunikačních systémů a nezávislými laboratořemi, které se podílejí na testování zařízení ERTMS. EUG poskytuje poradenství a sdílí své znalosti a zkušenosti, aby podpořila své členy s cílem implementovat bezpečný, spolehlivý a interoperabilní systém s přiměřenými náklady. Všechny otázky, které vzejdou z řad členů, projednávají odborníci ve specializovaných pracovních skupinách. Sdružení EUG umožňuje vzdělávání svých členů formou stáží a dalších školení. Ti společně rozhodují o preferovaných řešeních pro budoucí interoperabilní síť, jež jsou projednávána s ERA i se sdruženími železničního průmyslu. Hraje tak významnou roli při vývoji systému ERTMS. Řada projektů je podporována EK a železničním sektorem, mnoho z nich je spolufinancovaných EU.

EULYNX – konsorcium pro standardizaci rozhraní mezi komponentami ETCS

V průběhu roku 2022 byly podepsány přístupové smlouvy, které zajistily Správě železnic plnohodnotné členství v konsorciu od 1. 1. 2023. EULYNX sdružuje významné evropské manažery infrastruktury, kteří spolupracují na vývoji standardů pro rozhraní mezi jednotlivými prvky zabezpečovací

techniky, zejména v rámci ETCS. Smyslem standardizace rozhraní je otevření se trhu s různými dodavateli jednotlivých komponent, což je při zavádění systému ETCS klíčové. Smyslem členství v konsorciu EULYNX je možnost ovlivnit vývoj standardů rozhraní s ohledem na specifika členských států, tyto standardy testovat, vytvářet prototypy a podílet se na rozhodování o implementaci jednotlivých standardů. Také v tomto případě se jedná o strategický krok z hlediska plnění závazků Správy železnic směrem k evropské interoperabilitě, přičemž přínosy členství v EULYNX, stejně jako v EUG, přinesou státní organizaci značné úspory při implementaci ERTMS.

EUROLINK – koncept harmonizovaného jízdního řádu

Také v roce 2022 se Správa železnic jako součást ústředního týmu účastnila iniciativy manažerů infrastruktury EUROLINK, která rozvíjí koncept harmonizace jízdního řádu v evropském prostoru v horizontu roku 2030. Naplňuje tak myšlenku projektu TimeTable Redesign for Smart Capacity Management – Redesign procesu tvorby mezinárodního jízdního řádu pro chytrý management kapacity (TTR). Správa železnic v druhém pololetí roku 2022 předsedala této iniciativě a s kladnými ohlasy zahraničních účastníků pořádala osobní setkání zástupců evropských manažerů infrastruktury.

RISC – Výbor pro železniční interoperabilitu a bezpečnost

Ředitel odboru mezinárodních vztahů Správy železnic se pravidelně účastnil společně se zástupcem MD jednání tohoto výboru, jenž je vrcholným orgánem přímo zřízeným EK pro schvalování znění legislativních a prováděcích dokumentů ve věci interoperability a bezpečnosti na železnici. Správa železnic má proto přístup do komunikační platformy, kde EK zveřejňuje veškeré legislativní návrhy související především s budoucí podobou TSI a aplikací stávajících TSI. Snahou EK je, aby revize TSI byly do budoucna uskutečňovány kontinuálně tak, aby odrážely tempo technologického rozvoje. MD se společně se Správou železnic snaží nastavit tento proces na

dlouhodobě udržitelné úrovni z pohledu českého železničního sektoru. Správa železnic je na základě mandátu MD koordinátorem pozice českého železničního sektoru.

PRIME – Platforma evropských manažerů železniční infrastruktury

Mezi hlavní cíle platformy patří implementace jednotného evropského železničního prostoru, podpora nasazování evropského systému řízení železniční dopravy (ERTMS), srovnávání výkonnosti a výměna osvědčených postupů mezi provozovateli infrastruktury. Pod patronací EK jsou aktivity tohoto uskupení rozděleny do několika oblastí, například digitalizace, financování, klíčové ukazatele výkonnosti a benchmarking, implementace práva EU do vnitrostátních předpisů, ochrana a bezpečnost či zpoplatňování infrastruktury. Řeší se i problematika lidských zdrojů, například zvýšení atraktivity železnice pro mladé experty. Správa železnic se jako plnoprávný člen této platformy aktivně zapojovala do činností pracovních skupin a je členem úzkého týmu předsedajícího člena SNCF Réseau, který organizuje program PRIME včetně komunikace s EK.

EK na posledním jednání v roce 2022 představila ambiciózní plán změny způsobu tvorby, správy a přidělování mezinárodních tras v osobní i nákladní dopravě. EK zvažuje širokou škálu možných řešení, od posílení bilaterální spolupráce jednotlivých manažerů infrastruktury až po vznik nového centralizovaného orgánu, který by vše koordinoval a případně i řídil. Tento návrh bude jedním z nejdůležitějších témat také v roce 2023.

RFC – železniční nákladní koridory

V souladu s nařízením Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 913/2010 o evropské železniční síti pro konkurenceschopnou nákladní dopravu a navazující legislativou Správa železnic nadále intenzivně participovala v orgánech čtyř železničních nákladních koridorů, jejichž úlohou je usnadnit plánování, řízení a vlastní průběh jízdy nákladních

vlaků na důležitých evropských tazích, stejně jako vytváření zásad technické harmonizace. Jedná se o Baltsko-jadranský, Východní/východostředomořský, Severomořsko-baltský a Rýnsko-dunajský koridor. U posledně jmenovaného Správa železnic od roku 2021 vykonává pozici předsedy správní rady koridoru, což jí umožňuje privilegovaný přístup do neformální platformy Síť koridorů RFC (RFC Network) a na další jednání různého zaměření.

CER – Společenství evropských železnic a infrastrukturních společností

Správa železnic v rámci této organizace spoluprotváří poziční dokumenty CER k legislativním návrhům EU, které ovlivňují železniční dopravu ve všech oblastech. Jedná se zejména o technickou standardizaci, digitalizaci a naplňování cílů Zelené dohody pro Evropu. Odborníci Správy železnic spolupracovali s CER v rámci pracovních skupin zabývajících se infrastrukturou, evropskými koridory, bezpečností, personálními záležitostmi, ERTMS a dalšími oblastmi. V roce 2022 byla v rámci CER zdokonalována struktura působení Správy železnic, což se týkalo zejména spolupráce v rámci koalice evropských manažerů infrastruktury jak na úrovni strategické, tak i technické. Generální ředitel Správy železnic je členem Řídicího výboru CER, což umožňuje navazovat velice úzké vztahy v rámci sdružení CER i se zástupci institucí EU. V roce 2022 se konalo první osobní jednání vrcholové skupiny generálních ředitelů manažerů infrastruktury sdružených v CER, jejímž cílem je pružně reagovat na návrhy EU z pozice manažerů infrastruktury. Dále je rozvíjena aktivní činnost zástupců Správy železnic v pracovních skupinách zaměřených výhradně na revizi TSI.

RNE – sdružení evropských manažerů infrastruktury

Správa železnic se aktivně účastnila činnosti v rámci mezinárodní organizace RailNetEurope (RNE), která je významnou asociací evropských manažerů infrastruktury, přidělců kapacity a formou přidruženého členství také nákladních

koridorů RFC. Práce sdružení se nadále zaměřovala na poskytování podpory svým členům v oblasti mezinárodních aktivit s cílem zvyšovat efektivitu procesů, zejména formou harmonizace podmínek pro mezistátní železniční dopravu, koordinovat konstrukci jízdních řádů v celé Evropě, a to včetně řešení projektu TTR, či zajišťovat společný přístup k marketingu a prodeji mezinárodních tras. Nadále pokračovala spolupráce na vývoji a implementaci jednotných softwarových aplikací pro dopravce a manažery infrastruktury. Významná byla spolupráce manažerů infrastruktury v oblasti provozování dráhy a rozvoje koridorů RFC.

UIC – Mezinárodní železniční unie

Ačkoli roli lídra v oblasti harmonizace technických standardů postupně přebírá EU, UIC nadále zůstává významným koordinátorem v oblasti rozvoje VRT, výzkumu a vývoje a základních pravidel harmonizace mezi východními a západními železničními systémy. Naši experti spolupracovali na přípravě a převádění vyhlášek UIC do tzv. mezinárodních železničních řešení IRS (International Railway Solutions), aktivně působili v pracovních skupinách a byli zapojeni do řady konkrétních projektů, zejména v rámci fóra UIC Železniční systémy. Správa železnic se aktivně podílela na činnosti pracovní skupiny FRMCS (budoucí mobilní radiokomunikační systém pro železniční dopravu), participovala také na projektech v rámci platformy životní prostředí a bezpečnost. Zástupce Správy železnic je vedoucím statistické platformy, předsedáme také pracovní skupině nové technologie.

UNECE – Evropská hospodářská komise OSN

Správa železnic se společně s MD účastnila projektu Evropské hospodářské komise OSN (UNECE) Transevropská železnice. Cílem dlouhodobého projektu je zejména udržování kontaktu mezi partnery ve směru východ – západ, a to včetně spolupráce a výměny zkušeností při přípravě projektů rozvoje infrastruktury. Výstupem jsou základní parametry, mapy a technické popisy nově připravované infrastruktury, komunikace mezi východními zeměmi a zeměmi našeho regionu a pomoc při prosazování zájmů regionu v EK.

ETSI – Institut pro standardy v oblasti telekomunikací

Správa železnic je členem neziskové organizace ETSI, která se zabývá telekomunikačními standardy v Evropě s celosvětovým dopadem. Díky tomuto členství má neomezený přístup k veškerým publikovaným standardům a specifikacím v této oblasti. Její odborníci se účastnili jednání pracovní skupiny železniční telekomunikace.

CEN/CENELEC – Evropský výbor pro normalizaci / Evropský výbor pro normalizaci v elektrotechnice

V rámci činnosti v normotvorných institucích CEN/CENELEC experti Správy železnic spolupracovali při přípravě novelizací stávajících evropských norem v elektrotechnice.

Hospodaření organizace

Hospodaření Správy železnic

Správa železnic hospodaří s majetkem státu, který tvoří železniční dopravní cestu. Plní funkci vlastníka a provozovatele dráhy ve smyslu zákona o dráhách, zajišťuje provozování, provozuschopnost, modernizaci a rozvoj železniční dopravní cesty. Také přiděluje kapacitu železniční dopravní cesty na celostátní dráze a na regionálních dráhách ve vlastnictví ČR. Klíčovými zdroji provozního hospodaření jsou dotace ze SFDI (na opravy a údržbu celostátních a regionálních drah a provozování dráhy) a tržby za použití železniční dopravní cesty jednotlivými dopravci. Základní přehled o hospodaření v roce 2022 zobrazuje Tab. 11.

Tab. 11 – Výsledek hospodaření Správy železnic za rok 2022

Ukazatel	Skutečnost 2022 (v mil. Kč)
Tržby za použití železniční dopravní cesty	3 559
Tržby za přidělenou kapacitu železniční dopravní cesty	137
Dotace ze SFDI na opravy a údržbu celostátních a regionálních drah	15 251
Dotace ze SFDI na provozování dráhy	3 100
Ostatní dotace	48
Nákup a prodej elektrické energie a distribučních služeb	160
Materiál, vlastní spotřeba energie a služby	-11 698
Osobní náklady	-13 707
Účetní odpisy	-3 709
Ostatní provozní výnosy a náklady	1 540
Provozní výsledek hospodaření	-5 319
Ostatní finanční výnosy a náklady	-1
Finanční výsledek hospodaření	-1
Výsledek hospodaření před zdaněním	-5 320
Daň z příjmů	0
Výsledek hospodaření za účetní období po zdanění	-5 320

Tržby za použití železniční dopravní cesty jsou úhradou za využívání železniční dopravní cesty dopravci. Jedná se o významnou výnosovou položku představující příjem finančních prostředků na pokrytí nákladů spojených se zajištěním provozování železniční dopravní cesty.

Tržby za přidělenou kapacitu železniční dopravní cesty jsou tržbou na základě zákona o dráhách, který stanovuje, že přidělcem kapacity je Správa železnic. Podrobnosti k přidělení kapacity stanovuje Prohlášení o dráze celostátní a regionální.

Dotace ze SFDI na opravy a údržbu celostátních a regionálních drah je příjmovou položkou na pokrytí nákladů na zajištění provozuschopnosti. SFDI poskytuje na základě smlouvy neinvestiční prostředky k financování oprav a údržby celostátních a regionálních drah v majetku státu, se kterými hospodaří Správa železnic.

Dotace ze SFDI na provozování dráhy je poskytována SFDI na základě smlouvy, a to k financování neinvestičních nákladů vynaložených na zajištění provozování železniční dopravní cesty.

Ostatní dotace tvoří zejména provozně účelová dotace ze SFDI na studie a dotace ze SFDI pro stavební správy na drobné neinvestiční výdaje.

Nákup a prodej elektrické energie a distribučních služeb zahrnuje náklady na nákup distribučních služeb a silové elektřiny pro dodávky elektřiny externím zákazníkům připojeným k lokální distribuční soustavě železnice (mimo vlastní spotřebu Správy železnic) a náklady na nákup distribučních služeb a silové elektřiny pro odběrná a předávací místa elektrické trakce. Zároveň jde o tržby z prodeje distribučních služeb a silové elektřiny a tržby z prodeje distribučních služeb a silové elektřiny pro elektrickou trakci.

Nejvýznamnější nákladovou položku představují **provozní náklady na spotřebu**, tj. spotřebu materiálu, vlastní spotřebu energie a služby. Oblast služeb zahrnuje zejména náklady, které souvisejí se zajištěním provozuschopnosti a jsou vynakládány na opravy a udržování realizované externími dodavateli.

Osobní náklady zaměstnanců Správy železnic zahrnují mzdové náklady, náklady na sociální zabezpečení a ostatní osobní náklady (zejména příspěvky podle Podnikové kolektivní smlouvy).

Významným provozním nákladem jsou **účetní odpisy**. Jedná se o účetní promítnutí amortizace dlouhodobého majetku do nákladů.

V ostatních provozních výnosech a nákladech jsou zahrnuty ostatní výnosové a nákladové položky, např. tržby za externí výkony a tržby za nájmy, aktivity, výnosy z vyzískaného materiálu nebo tržby z prodeje dlouhodobého majetku a materiálu snížené o zůstatkovou cenu. Ukazatel dále snižuje změna stavu ostatních rezerv a opravných položek, úhrada náhradní autobusové dopravy dopravcům z důvodu plánovaného omezení provozování dráhy podle Prohlášení o dráze, náklady na pojištění majetku a odpovědnosti, příspěvek na ochranné pracovní pomůcky či členské příspěvky organizacím, daně a ostatní poplatky.

Vzhledem k dosažení daňové ztráty způsobené zejména daňovými odpisy historicky nabytého majetku je daňová povinnost **k dani z příjmů** právnických osob v roce 2022 nulová.

Předpokládaná hospodářská situace

Vizí Správy železnic je dosahovat v úzké spolupráci s příslušnými orgány státní správy vyrovnaného hospodaření v příjmech a výdajích v jednotlivých segmentech své činnosti, a to se snahou nezvyšovat své nároky na státní rozpočet.

Zdroje Správy železnic v jednotlivých segmentech musí v daném roce plně pokrýt jejich výdaje. Limitujícím faktorem je zejména přidělená výše neinvestičních dotací z rozpočtu SFDI na zajištění provozuschopnosti a provozování dráhy a cenová politika v oblasti použití železniční dopravní cesty. Cílem Správy železnic je dosažení stabilizace peněžních příjmů a výdajů tak, aby saldo peněžních toků bylo vyrovnané.

Hospodaření Správy železnic je pravidelně kontrolováno a analyzováno za účelem udržení ekonomické a finanční stability. U všech jejích organizačních složek se provádí důsledná kontrola závazných ukazatelů Key Performance Indicator (KPI) s cílem nepřekročit plánované celkové náklady.

V roce 2023 se nadále předpokládá nadměrná cenová hladina vstupů, což Správa železnic reflektuje v očekávání budoucích nákladů s tím, že bilance příjmů a výdajů, se kterými hospodaří, bude vyrovnaná.

Interní audit a řízení rizik

Základními právními a regulatorními normami upravujícími činnost interního auditu byly zákon č. 320/2001 Sb., o finanční kontrole ve veřejné správě a o změně některých zákonů, ve znění pozdějších předpisů (zákon č. 320/2001 Sb., o finanční kontrole) a vyhláška č. 416/2004 Sb., kterou se provádí zákon č. 320/2001 Sb., o finanční kontrole ve veřejné správě a o změně některých zákonů (zákon o finanční kontrole), ve znění zákona č. 309/2002 Sb., zákona č. 320/2002 Sb. a zákona č. 123/2003 Sb. společně s Mezinárodním rámcem profesní praxe interního auditu.

Interní audit je funkčně nezávislý a oddělený útvar od řídicích a výkonných struktur organizace. Účel, pravomoci a odpovědnosti interního auditu jsou stanoveny v platném znění Organizačního řádu Generálního ředitelství (SŽ R1/1) a Statutu interního auditu (SŽ SM024). Jeho nezávislost a objektivitu činností v rámci organizace stvrdil výbor pro audit.

Rizikově zaměřený Roční plán činnosti interního auditu na rok 2022 vycházel ze stanovených úkolů Střednědobého plánu interního auditu na období let 2020–2023 a byl řádně schválen Správní radou Správy železnic. Zásadními podklady pro vypracování tohoto plánu byly:

- provedená souhrnná analýza rizik organizace,
- požadavky vrcholového managementu organizace,
- výsledky z provedených interních a externích kontrol a auditů,
- požadavky zákona č. 320/2001 Sb., o finanční kontrole, a zákona č. 181/2014 Sb., o kybernetické bezpečnosti.

Na základě Ročního plánu činnosti interního auditu na rok 2022 realizoval útvar interního auditu celkem 12 řádných a 10 následných interních auditů napříč organizací s určením oblastí podle úrovně zbytkových rizik. Při sestavování programů jednotlivých auditů a ve výběru šetřeného vzorku operací byl cíl testování zaměřen především na:

- posouzení úrovně souladu výkonu činností s legislativními a vnitřními předpisy,
- nastavení a správnost fungování řídicích a kontrolních mechanismů,
- dodržení kritérií efektivnosti, účelnosti a hospodárnosti auditovaných procesů,
- stav plnění opatření ke zjištěným nedostatkům z předchozích provedených interních auditů,
- posouzení potenciačního dopadu identifikovaných rizik, která se vztahovala k auditovaným oblastem.

Řádnými interními audity byly prověřeny oblasti materiálně technického zásobování, strategie pořízení speciálních drážních vozidel, zpravování vlaků (rozkazů), vedení účetnictví a oběhu účetních dokladů, kvality prováděných opravných prací, provozních informačních aplikací, výkonu řídicí činnosti, veřejných zakázek, územní ochrany a kybernetické bezpečnosti.

Následnými interními audity byl ověřen stav plnění přijatých nápravných opatření ke zjištěným nedostatkům z provedených řádných auditů v roce 2021 v oblastech financování oprav a údržby železniční dopravní cesty, správy budov osobních nádraží, životního prostředí, nastavení a fungování řídicích a kontrolních procesů SŽG, správy a údržby protihlukových stěn, pokladních operací, rozvoje rychlých železničních spojení, podpory diagnostiky ve vnitřních předpisech, licenční čistoty softwaru a kybernetické bezpečnosti.

V roce 2022 realizoval útvar interního auditu celkem 9 konzultačních zakázek na základě vzneseného požadavku generálního ředitele nebo vedoucích zaměstnanců odborných útvarů generálního ředitelství. Odbor interního auditu byl též přizván

jako konzultant k provádění novelizace vnitřních předpisů v oblasti oběhu účetních dokladů a inventarizace.

Výsledky provedených interních auditů a konzultací v roce 2022 byly v souladu se stanovenými postupy interního auditu vždy projednány s příslušnými náměstky generálního ředitele, potažmo vedoucími zaměstnanci auditovaných útvarů, a následně byl s výsledky provedených zakázek formou manažerských shrnutí seznámen generální ředitel. Na základě identifikovaných 121 zjištění z provedených řádných auditů bylo stanoveno ze strany odboru interního auditu 123 doporučení, ke kterým byla vrcholovým managementem auditovaných útvarů přijata konkrétní adresná a termínovaná opatření. Jejich účinnost bude ověřena následnými interními auditů v roce 2023. V rámci provedených následných auditů v roce 2022 bylo ověřeno plnění 136 přijatých nápravných opatření ke zjištěním z vykonaných auditů v roce 2021. Ta byla průběžně plněna a zafungovala správně. Odbor interního auditu jejich plnění pravidelně vyhodnocoval a sledoval až do jejich úplného splnění.

Přidaná hodnota činnosti útvaru interního auditu byla patrná v oblastech provedených aktualizací vnitřních řídicích nebo metodických předpisů, identifikace rizikových míst auditovaných operací, detekce chyb či potvrzení o správném nastavení a dostatečné funkčnosti vnitřního řídicího a kontrolního systému vybraných auditovaných procesů organizace.

Při výkonu činnosti interního auditu nebyla identifikována žádná závažná zjištění podle ustanovení § 22 odst. 6 zákona č. 320/2001 Sb., o finanční kontrole. Současně nebyl ze strany interního auditu detekován žádný vysoký nebo velmi vysoký stupeň úrovně míry rizika korupčního nebo podvodného jednání či porušení Etického kodexu organizace. V rámci provedených auditů a konzultací nebyly zjištěny ze strany interního auditu, vyjma oblasti kybernetické bezpečnosti, žádné nedostatky s významným rizikem pro nakládání a hospodaření s veřejnými prostředky.

V souladu s Programem pro zabezpečení a zvyšování kvality interního auditu proběhlo v rámci provedených auditních zakázek sebehodnocení a hodnocení vedoucích zaměstnanců auditovaných útvarů a periodické (roční) hodnocení, do kterého byl zapojen též generální ředitel a vedoucí zaměstnanci odboru interního auditu. V průběhu prvního čtvrtletí 2022 bylo v plném rozsahu dokončeno první ucelené hodnocení kvality interního auditu odborně způsobilým a nezávislým externím hodnotitelem podle ustanovení standardu 1312 Externí hodnocení Mezinárodních standardů pro profesní praxi interního auditu. Hodnocení metodiky činnosti útvaru interního auditu i hodnocení souladu obsahu ustanovení jednotlivých mezinárodních standardů s výkonem praktické činnosti útvaru interního auditu dosáhlo vždy nejvyššího stupně klasifikace.

Ředitel odboru interního auditu organizoval vzdělávání interních auditorů a koordinoval jejich účast na vzdělávacích akcích a odborných konferencích. Interní auditoři pokračovali ve zvyšování své odborné certifikace, 12 z nich se stalo držiteli druhého stupně a jeden obhájil čtvrtý stupeň certifikace a uznávání odbornosti interních auditorů ve veřejné správě Českého institutu interních auditorů pod záštitou Ministerstva financí ČR (MF). Dva interní auditoři specializující se na procesy kybernetické bezpečnosti dosáhli certifikace Auditor kybernetické bezpečnosti, Certifikovaný auditor informačních systémů (CISA) a Vedoucí auditor systému řízení bezpečnosti informací (ISMS Lead Auditor) od renomovaných firem.

Odbor interního auditu poskytoval v průběhu roku 2022 součinnost externí auditorské firmě za účelem provedení auditu účetních a finančních výkazů a roční účetní závěrky organizace za rok 2022 v rozsahu potřebném pro ověření účinnosti vnitřního kontrolního systému.

Odbor interního auditu se též zabýval pravidelnou činností související s evidencí a vyhodnocením závěrů z kontrol a auditů provedených externími kontrolními a auditními subjekty. Vedl agendu hlášení závažných zjištění z vykonaných finančních

kontrol a zpracoval souhrnnou Zprávu o výsledcích finančních kontrol za rok 2022 adresovanou MF.

Řízení rizik

Jedním z důležitých aspektů pro zajištění dlouhodobé stability a rozvoje organizace Správy železnic je včas rozpoznat, předvídat a řídit potenciální rizika, která vyplývají z její činnosti. Tento proces je součástí komplexního vnitřního kontrolního systému, proto je důležité, aby jeho fungování bylo maximálně efektivní. Za tímto účelem byl pořízen IS AURIS, který je průběžně rozvíjen a nově implementované funkce umožňují rychlejší přístup k informacím o rizicích a následnou analýzu s možností včasné reakce na jejich vývoj.

V roce 2022 se Správa železnic zaměřila zejména na evidenci opatření k rizikům. Ta jsou důležitým nástrojem k mitigaci rizik, je nutná jejich včasná realizace, monitorování a následné vyhodnocení efektivnosti. V této oblasti byli v průběhu roku proškoleni příslušní vlastníci a analytici rizik. Pro zajištění většího množství informací a tím zefektivnění centralizovaného řízení rizik byli do jeho aktivního procesu zařazeni i zaměstnanci organizačních jednotek podílejících se na řízení procesů, jež rizika ovlivňují.

Nastavený systém řízení rizik lze charakterizovat jako efektivní způsob mitigace rizik v organizaci, neboť jak v době dvouleté pandemie covidu-19, tak i po změně geopolitické situace v důsledku válečného konfliktu na Ukrajině a následném vývoji celkové ekonomické situace v EU nedošlo k vážnějšímu zhoršení rizikové pozice Správy železnic.

K 31. 12. 2022 bylo v katalogu rizik evidováno celkem 117 rizik, z toho 30 významných. Podle druhu primárních příčin a procesu, který je ohrožen, byla v průběhu roku 2022 řízena rizika zejména v následujících oblastech:

Provozní rizika

Cílem řízení rizik v provozní oblasti je především zajistit bezpečný a bezporuchový provoz na železniční

dopravní cestě. V segmentu řízení provozu a provozuschopnosti jsou rizika minimalizována výběrem nových zaměstnanců s odpovídající fyzickou i psychickou zdravotní způsobilostí a prováděním výcviku a zkoušek stanovených pro jejich budoucí pracovní zařazení. U vybraných profesí jsou v pravidelných cyklech prováděna školení a vykonávány periodické zkoušky včetně ověřování fyzické a psychické zdravotní způsobilosti. Řízení rizik také zahrnuje tvorbu a neustálou údržbu systému vnitřních předpisů, které definují požadavky na jednotlivé součásti železniční dopravní cesty a správné postupy při provádění činností na železniční dopravní cestě. Při tvorbě vnitřních předpisů a jejich změn jsou plně uplatňovány přímo aplikovatelné dokumenty EU. Provádějí se pravidelné prohlídky a měření, kterými se zjišťuje technický stav železniční infrastruktury.

V případě mimořádných událostí jsou zjišťovány příčiny a okolnosti jejich vzniku a stanovena odpovědnost konkrétních osob. Spolu s tím jsou posuzována a vyhodnocována nebezpečí (rizika). V případech, kdy se jedná o nebezpečí/riziko nové, je doplněn katalog rizik. Ke každé mimořádné události jsou přijímána nápravná opatření včetně termínů realizace, jejich provedení se následně kontroluje. Spolu s tím jsou realizována bezpečnostní doporučení pro předcházení vzniku mimořádných událostí. V případě prokazaného zavinění mimořádné události zaměstnancem jsou uplatňovány i relevantní sankce a náhrady škod. Škody způsobené cizím osobám jsou kryty pojištěním odpovědnosti.

Pro předcházení vzniku nových a k eliminaci již existujících rizik jsou každý rok stanovovány a následně vyhodnocovány cíle bezpečnosti. V souladu s postupy určenými EU (ERA) jsou stanovovány podle metody SMART.

Finanční rizika

Ve finanční oblasti je Správa železnic vystavena riziku likvidity a kreditnímu riziku. Vzhledem k tomu, že činnost organizace je financována zejména z dotací, je likvidita řízena v návaznosti na příslušné dotační tituly s důrazem na dodržování podmínek pro jejich čerpání a minimalizaci případných sankcí.

Dalším zdrojem financování jsou vlastní tržby, kde je klíčovým nástrojem řízení likvidity průběžné sledování a regulace aktuálního vývoje cash flow. Správa železnic v roce 2022 nečerpala ani nesplácela žádný úvěr. Kreditní riziko, vyplývající z neschopnosti dlužníků hradit své závazky vůči Správě železnic, je regulováno sledováním a vyhodnocováním stavu pohledávek a neprodleným řešením pohledávek po splatnosti s využitím všech zákonných možností.

Rizika v oblasti informačních technologií a kybernetické bezpečnosti

Železnice je dlouhodobě jeden z nejpravděpodobnějších cílů kybernetických útoků. Tato hrozba dále narostla v souvislosti s konfliktem na Ukrajině. Mezi významná rizika v oblasti informačních technologií patří zneužití, poškození či ztráta dat a možné narušení dostupnosti, důvěrnosti či integrity důležitých informačních systémů, které zajišťují bezpečnou funkčnost primárních aktiv organizace. Tato rizika jsou eliminována mnoha různými opatřeními, která vycházejí z povinné legislativy, stejně tak z dobré praxe v oblasti kybernetické bezpečnosti. Mezi základní stavební kameny zajišťující kybernetickou odolnost organizace patří mimo jiné vzdělávání všech osob pracujících s informačními systémy organizace, nastavené procesy a postupně zaváděné kybernetické nástroje, a to dle nastaveného harmonogramu daného aktuálně probíhajícími Programem kybernetické bezpečnosti. Ten zahrnuje všechny potřebné kapitoly kybernetické bezpečnosti, a to jak s ohledem na organizační, tak i technická opatření.

Rizika v oblasti lidských zdrojů

Zájmy Správy železnic ohledně požadavků na budoucí zaměstnance jsou zajišťovány prostřednictvím spolupráce se středními a vysokými školami. Zároveň se účastní veletrhů práce, ať už prezenčně, nebo online formou. V souladu se strategií odboru personálního je analyzována věková struktura v klíčových profesích a probíhá příprava vybraných zaměstnanců za účelem zajištění možnosti nástupnictví na sledovaných pozicích. S cílem

zajistit podporu a kontrolu nábory nových zaměstnanců byl v červnu 2021 spuštěn centrální systém SAP SuccessFactors.

Dodržování externí a interní legislativy, jakož i Podniková kolektivní smlouva, zajišťují podmínky pro sociální smír a nízkou míru fluktuace. K tomu napomáhá i garance financování provozování dráhy a její provozuschopnosti.

Korupční a compliance rizika

V roce 2020 byl přijat Kodex compliance programu Správy železnic, státní organizace, který zahrnuje předchozí protikorupční program organizace a rozšiřuje ho o další aspekty v rámci komplexního řízení rizik v oblasti compliance. Tento program byl implementován do celkového vnitřního kontrolního systému organizace, je vyhodnocován a nadále rozvíjen v rámci požadavků externí legislativy a potřeb organizace. Je nastaven tak, aby minimalizoval vznik a působení rizik, ale zároveň umožnil organizaci vyvinut se z případného protiprávního jednání zaměstnanců.

Za rok 2022 bylo doručeno compliance office-ovi opět několik desítek oznámení. Relevantních k prošetření, zda došlo, či nedošlo k trestnému činu nebo přestupku, bylo v tomto roce osm. I když ani v jednom případě nebylo prokázáno porušení trestněprávních norem, upozornil compliance officer dotčené útvary Správy železnic na některé, zpravidla etické problémy a požádal o jejich eliminaci do budoucna, především v oblasti personální politiky. Součinnost a spolupráce nejen ze strany vedoucích zaměstnanců byla bezproblémová. Školení compliance proběhlo v roce 2022 u všech zaměstnanců prostřednictvím e-learningu, případně jiným prokazatelným způsobem.

Lidské zdroje

Zaměstnanci

K 1. 1. 2022 zaměstnávala Správa železnic 17 246 zaměstnanců, pracujících ve 140 profesích a v 15 organizačních složkách (Generální ředitelství Správy železnic a 14 organizačních jednotek) působících po celé ČR.

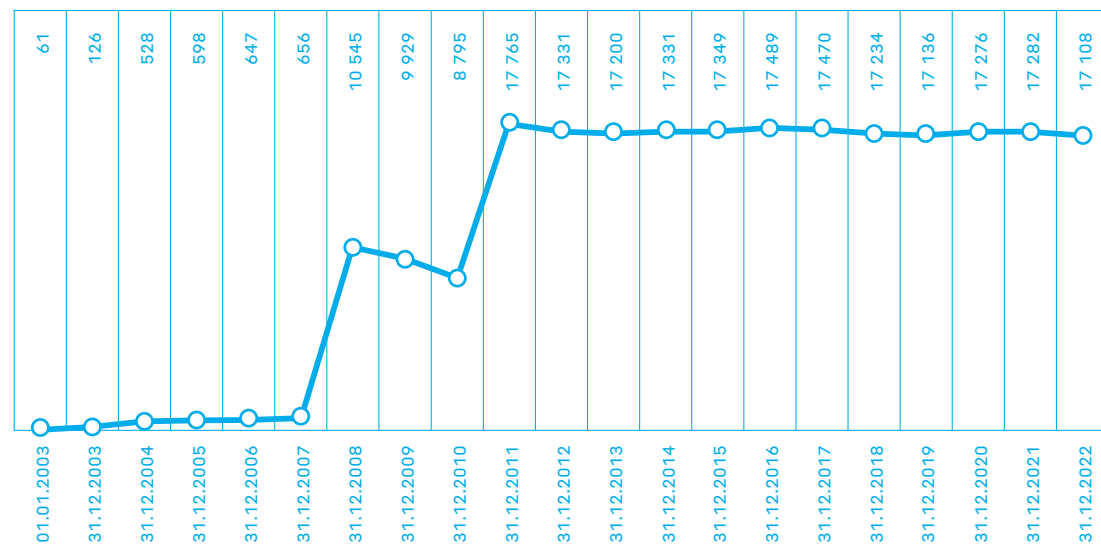
Po 19 letech existence, kdy organizace zahájila 1. 1. 2003 svoji činnost s pouhými 61 zaměstnanci, se stala jedním z největších zaměstnavatelů v ČR a vůbec největším v železniční dopravě.

V průběhu roku 2022 pokračoval proces změny organizační struktury Správy železnic, který schválila správní rada a jehož cílem je optimální a efektivní nastavení jednotlivých procesů v organizaci, a to jak na úrovni generálního ředitelství, tak i dalších organizačních jednotek. K 1. 1. 2022 došlo ke sloučení oblastních ředitelství Ostrava a Olomouc do jedné organizační jednotky – Oblastního ředitelství Ostrava. K 1. 4. 2022 byl v úseku generálního ředitele Správy železnic zahájen proces centralizace ICT do nově vzniklé organizační jednotky Správa železničních informačních technologií (SŽT), který byl dokončen 31. 12. 2022. Svou organizační strukturu změnilo k 1. 4. 2022 také CTD, kromě vzniku

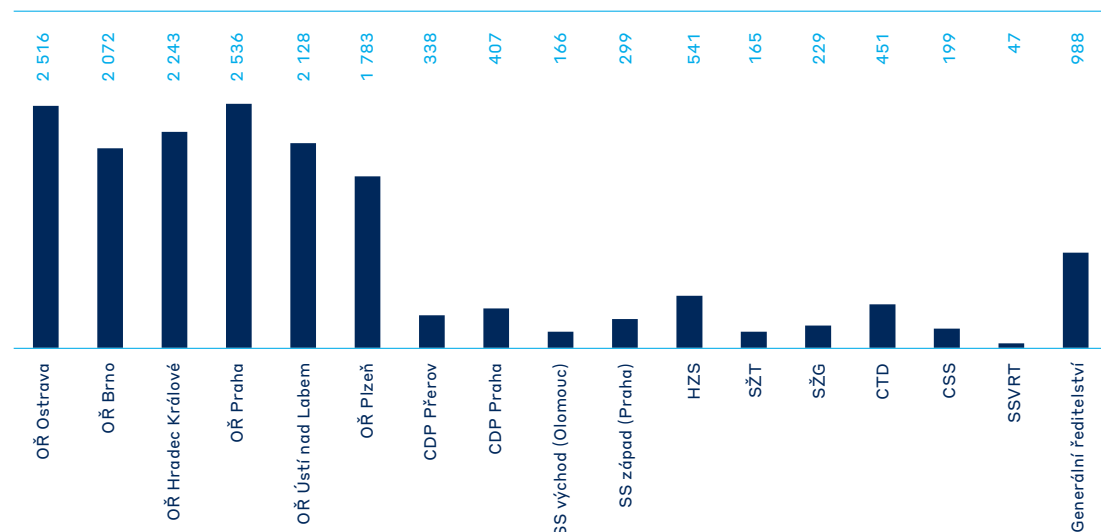
nového úseku železniční telematiky došlo i k centralizaci činností v oblasti mechanizace a technologie, nedestruktivního zkoušení železničního svršku a metrologie. K 1. 10. 2022 vznikla v úseku modernizace dráhy nová organizační jednotka Stavební správa vysokorychlostních tratí (SSVRT) a Situační centrum Správy železnic. Došlo k posílení činností i v dalších vybraných oblastech (např. dispečerského řízení, požární ochrany u HZS nebo SŽG v souvislosti s tvorbou DTMŽ). Naopak na základě úkolu správní rady došlo ke snížení počtu zaměstnanců Generálního ředitelství Správy železnic k 31. 12. 2022 o 12,8 % ve srovnání se stavem k 31. 12. 2021. Oblastní ředitelství Praha, Plzeň, Brno a Ostrava změnila v průběhu roku 2022 své obvody.

Nadále pokračoval proces racionalizace a optimalizace související s předáváním investičních staveb do provozu, v jehož důsledku se snížil celkový počet zaměstnanců řízení provozu o 121 (tj. o 1,6 %). Evidenční počet zaměstnanců k 31. 12. 2022 se ve srovnání se stejným obdobím roku 2021 snížil o 174 zaměstnanců na 17 108 (viz Graf 7). Evidenční počet zaměstnanců k 31. 12. 2022 podle organizačních složek Správy železnic zobrazuje Graf 8. V průběhu roku 2022 bylo vyplaceno odstupné 200 zaměstnancům.

Graf 7 – Vývoj evidenčního počtu zaměstnanců Správy železnic v letech 2003–2022



Graf 8 – Evidenční počet zaměstnanců podle organizačních složek k 31. 12. 2022



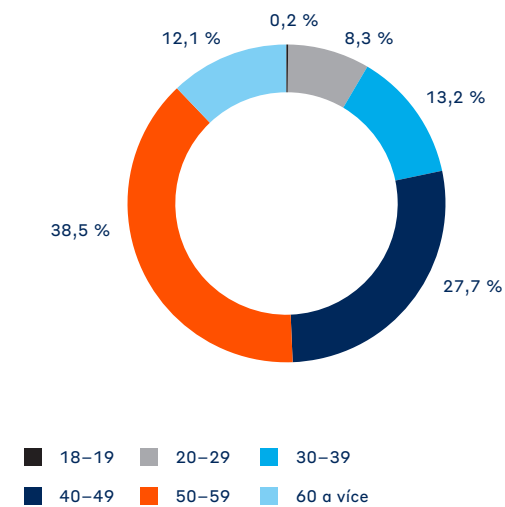
Průměrný přepočtený počet zaměstnanců na plně zaměstnané v roce 2022 činil 17 124,57 (meziroční snížení o 90,64 zaměstnance, tj. o 0,53 %).

Věková struktura zaměstnanců se meziročně výrazně nezměnila (viz Graf 9), k 31. 12. 2022 činil průměrný věk zaměstnance Správy železnic 48,38 roku (meziroční zvýšení o 0,2 %).

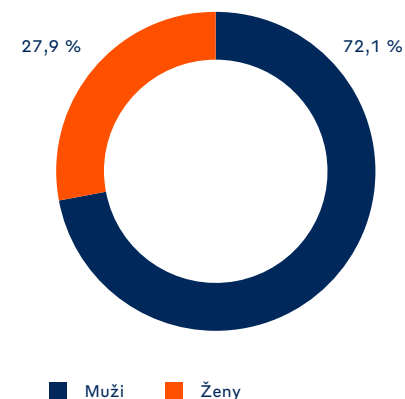
Železniční doprava se řadí mezi tzv. mužskodominantní sektory. To potvrzuje nadále převažující podíl mužů (viz Graf 10), který k 31. 12. 2022 činil 72,1 % (meziročně se podíl mužů nezměnil).

V roce 2022 se kvalifikační struktura zaměstnanců Správy železnic oproti předchozímu roku mírně zvýšila (viz Graf 11). Ve struktuře podle nejvyššího dosaženého vzdělání činí podíl zaměstnanců s neúplným, základním a středním vzděláním bez maturity celkem 27,5 % (meziroční pokles podílu o 0,5 %), podíl zaměstnanců se středním vzděláním s maturitou 56,0 % (meziroční zvýšení podílu o 0,1 %) a podíl zaměstnanců s vyšším odborným vzděláním a s bakalářským, vysokoškolským či doktorským vzděláním celkem 16,5 % (meziroční zvýšení podílu o 0,4 %).

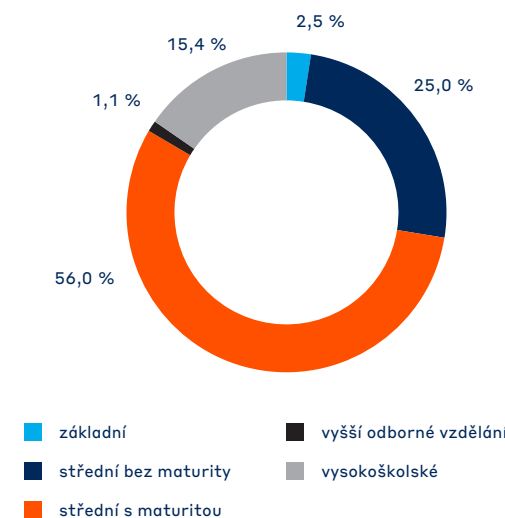
Graf 9 – Věková struktura zaměstnanců k 31. 12. 2022



Graf 10 – Genderová struktura zaměstnanců k 31. 12. 2022



Graf 11 – Struktura zaměstnanců podle nejvyššího dosaženého vzdělání k 31. 12. 2022



Odměňování a zaměstnanecké výhody

Principy odměňování a rozsah poskytování zaměstnaneckých výhod byly dohodnuty v platné Podnikové kolektivní smlouvě na rok 2022 a jejích přílohách.

Nadále byl uplatňován jednotný mzdový systém, došlo k posílení tarifní i motivační složky mzdy a nově byly upraveny také některé druhy příplatků a odměn. Správa železnic všechny své závazky vůči zaměstnancům v oblasti odměňování a poskytování zaměstnaneckých výhod v roce 2022 splnila. Okruh poskytovaných zaměstnaneckých výhod, sloužících k posílení stabilizace a motivace zaměstnanců, zůstal zachován, a to včetně poskytování příspěvku na dopravu. Kromě výhod v oblasti pracovní doby a dovolené zaměstnavatel například nadále zaměstnancům přispíval na penzijní spoření a životní pojištění. Zaměstnanci pracující určenou dobu ve fyzicky a psychicky náročných pracovních pozicích mají nárok na kondiční pobyty ve čtyřech sjednaných lázeňských zařízeních (Priessnitzovy lázně Jeseník, Lázně Darkov, Lázně Libverda a Lázně Karlovy Vary Astoria). Rok 2022 byl i v této oblasti ovlivněn nemocí covid-19 a s ohledem na epidemiologickou situaci bylo umožněno čerpání formou domácieho pobytu. Celkem 1 633 zaměstnanců absolvovalo kondiční pobyt v uvedených lázeňských zařízeních, dalších 680 využilo alternativy ve formě domácieho pobytu.

Z fondu kulturních a sociálních potřeb zaměstnavatel podle zásad hospodaření a schváleného rozpočtu, dohodnutých s odborovými organizacemi, přispíval zaměstnancům na stravenky, kulturní a sportovní aktivity, a to včetně účasti na mezinárodních akcích železničářských organizací či na regionálních nebo republikových kvalifikacích. Zaměstnancům byly poskytovány peněžní dary při příležitosti životního a pracovního výročí a při prvním skončení pracovního poměru po nabytí nároku na starobní nebo invalidní důchod. V závažných případech zaměstnavatel poskytl zaměstnancům sociální výpomoc nebo bezúročnou sociální půjčku.

Zaměstnanci a jejich rodinní příslušníci mohli také využít rekreaci s příspěvkem zaměstnavatele a byly jim poskytnuty vitamíny.

V souladu se sjednanou Podnikovou kolektivní smlouvou z důvodu doplnění počtu zaměstnanců v dlouhodobě nedostatkových profesích (elektrotechnik železniční dopravní cesty, technik sdělovací a zabezpečovací techniky, výpravčí a zaměstnanec s licencií strojvedoucího) pokračovalo poskytování náborového příspěvku zaměstnancům přijímaným na tyto pozice. Celkem byl v roce 2022 po složení stanovených odborných zkoušek vyplacen náborový příspěvek 165 novým zaměstnancům.

Spolupráce s odborovými organizacemi

Prioritou sociální politiky Správy železnic je zachování sociálního smíru. Zaměstnavatel věnuje velkou pozornost spolupráci s odborovými organizacemi. Při Správě železnic jich působilo k 31. 12. 2022 devět, a to jak multiprofesních, tak zastupujících pouze profesní skupiny zaměstnanců. V průběhu roku 2022 se uskutečňovala pravidelná setkání zaměstnavatele se zástupci odborových organizací, v období nepříznivé epidemiologické situace i prostřednictvím aplikace MS Teams; v jejich rámci byly sociálním partnerům předávány k projednání informace v souladu s platným zákoníkem práce a Podnikovou kolektivní smlouvou. V průběhu roku 2022 byly dohodnuty tři změny Podnikové kolektivní smlouvy – 1. změna byla sjednána 26. 11. 2021 v souvislosti s vyhlášením minimální mzdy pro rok 2022, 2. změna byla sjednána 28. 1. 2022 za účelem sjednocení postupů v oblasti dovolené a v souvislosti se změnou legislativy výše limitu pro přidání stravenkového paušálu, 3. změna byla sjednána 31. 8. 2022 opět v souvislosti se změnou legislativy výše limitu pro přidání stravenkového paušálu.

Dne 31. 8. 2022 bylo zahájeno kolektivní vyjednávání o nové Podnikové kolektivní smlouvě platné po 31. 12. 2022. Následně 16. 11. 2022 došlo k uzavření nové Podnikové kolektivní smlouvy na rok 2023 s těmito přílohami:

- č. 1 Pracovní doba, pracovní pohotovost, dovolená, překážky v práci,
- č. 2 Pravidla pro odměňování zaměstnanců Správy železnic,
- č. 3 Stravování a náhrady výdajů,
- č. 4 Kondiční pobyty zaměstnanců Správy železnic,
- č. 5 Pravidla pro poskytování náborového příspěvku.

Spolupráce se školami

V současné době spolupracujeme s 32 středními, 9 vyššími odbornými a 13 vysokými školami a univerzitami zaměřenými především na technické obory (zejména elektrotechnické, stavební a dopravní). Tento počet se každoročně aktualizuje v závislosti na vývoji jednotlivých studijních oborů a projektů na partnerských školách. Studentům středních a vysokých škol nabízíme řadu projektů a programů pro podporu jejich studia. V nabídce jsou praxe, odborné exkurze, mentoring program, stáže, motivační studentský program, témata pro bakalářské a diplomové práce, přednášky, konference, workshopy a v neposlední řadě příprava k odborným zkouškám. Kromě toho organizujeme dny otevřených dveří na železnici, aktivně se účastníme firemních dnů, dnů otevřených dveří na školách a veletrhů pracovních příležitostí, jsme partnery odborných seminářů či konferencí a dalších vzdělávacích akcí organizovaných školami, a to s cílem popularizovat techniku a železnici v České republice. Školám a jejich studentům i pedagogům jsme k dispozici nepřetržitě na studentském webu Správy železnic. Kromě toho s námi mohou komunikovat prostřednictvím speciální e-mailové adresy: studenti@spravazeleznic.cz.

Vzdělávání

Oblast vzdělávání se vyvíjí v souladu se schválenými záměry Strategie řízení lidských zdrojů Správy železnic a se Vzdělávacím plánem Správy železnic. V roce 2022 jsme pokračovali v odborném školení vlastními zaměstnanci včetně školení zaměstnanců s licencií strojvedoucího. Aktivně probíhá příprava školicího střediska v Pardubicích.

Pracovnílékařské služby

Pracovnílékařské služby pro zaměstnance Správy železnic byly zajištěny prostřednictvím jejich smluvního poskytovatele a vyjma stanovených typů prohlídek (vstupní, pravidelné, mimořádné a výstupní) byly zaměřeny i na dohled na pracovištích v rámci prověrek BOZP (bezpečnost a ochrana zdraví při práci). Uchazeči o zaměstnání a zaměstnanci

Správy železnic navštěvovali lékaře pracovníků lékařských služeb na celém území ČR, kde je pro Správu železnic prostřednictvím smluvního poskytovatele zajišťovalo přes 100 lékařů.

BOZP

Oblasti BOZP je v podmínkách Správy železnic věnována velká pozornost. V roce 2022 jsme se zaměřili zejména na odstranění závad zjištěných během prověrek BOZP a kontrol vykonaných zaměstnanci BOZP a svazovými inspektory BOZP příslušné odborové organizace, případně oblastního inspektorátu práce nebo orgánu ochrany veřejného zdraví. Na všech pracovištích Správy železnic proběhly prověrky BOZP, kdy komise byla složená ze zástupců zaměstnavatele, odborových organizací a poskytovatele pracovníků lékařských služeb.

V průběhu roku 2022 také docházelo k modernizaci a rekonstrukci pracovišť. Tyto úpravy spočívaly zejména v rekonstrukci konkrétních míst výkonu práce zaměstnanců, a to včetně vybavení klimatizačními jednotkami a renovací sociálních a hygienických zařízení.

Správa železnic eviduje za rok 2022 celkem 436 pracovních úrazů. Z toho 2 byly s hospitalizací delší než 5 dnů, 1 s pracovní neschopností delší než 3 dny, 159 s pracovní neschopností do 3 dnů a 274 bez pracovní neschopnosti.

V rámci zjišťování, zda nejsou zaměstnanci pod vlivem alkoholu nebo jiných návykových látek, bylo provedeno celkem 63 449 zkoušek.

Po vyhodnocení pracovních rizik Správa železnic jako preventivní opatření objednala a uhradila svým zaměstnancům očkování.

Společenská odpovědnost

Správa železnic je moderní, pružná a zákaznický orientovaná organizace, která při naplňování své činnosti maximálně dbá na udržitelný rozvoj, je transparentní a obecně napomáhá k celkovému zlepšování stavu společnosti. Chce hrát ústřední roli v posilování role železnice na dopravním trhu s cílem snížit uhlíkovou stopu dopravy a přesunout přepravu co největšího objemu zboží na bezemisní mobilitu.

Základním úkolem Správy železnic je spravovat českou železnici ekonomicky transparentním, ekologicky nezávadným a sociálně životaschopným způsobem. Všechny tři pilíře udržitelného rozvoje, tedy Governance (správa organizace, etika), Social (zaměstnanci) a Environment (ochrana životního prostředí) jsou proto zařazeny do řízení a činnosti naší státní organizace.

Prioritní cíle:

- transparentnost finančních transakcí,
- práce s lidskými zdroji,
- pomoc lidem se zdravotním postižením,
- bezpečnost na železnici,
- ochrana životního prostředí.

Transparentnost finančních transakcí

Pomocí informačních technologií zajišťujeme transparentnost při nakládání s finančními prostředky a nastavujeme jednoduché a srozumitelné postupy pro zajištění průkaznosti každé finanční transakce.

Máme zavedený a dobře fungující systém vnitřní kontroly, který zahrnuje zejména řízení rizik v rámci řídicí kontroly a interní audit.

Uzavřené smlouvy a objednávky s dodavateli v hodnotě nad 50 tisíc korun zveřejňujeme v Registru smluv Ministerstva vnitra ČR. Tím zabezpečujeme hospodárnost a efektivnost prováděných činností i kontrolu ze strany veřejnosti.

MD pak zasíláme měsíční přehledy plateb.

Etika a compliance

Etický kodex Správy železnic obsahuje základní hodnoty, principy a cíle, které Správa železnic dodržuje při výkonu své činnosti. Respektováním a dodržováním zásad tohoto kodexu účinně zabraňujeme nežádoucímu jednání.

Kodex compliance programu Správy železnic se netýká jen korupčních trestných činů a protikorupčních opatření, ale všech jednání a trestných činů, za jejichž spáchání může být Správa železnic trestně odpovědná. Podání týkající se neetického či nežádoucího jednání nebo podezření na tato jednání jsou řešena compliance officerem přímo nebo v součinnosti s nadřízeným zaměstnancem.

Etický kodex i Kodex compliance programu Správy železnic jsou pro všechny zaměstnance závazné.

Zapojení zaměstnanců a interní komunikace

Mezi významné aspekty v sociální oblasti patří péče o zaměstnance a rovný přístup k nim, tvorba pracovních míst, celoživotní vzdělávání, bezpečnost zaměstnanců, vyváženost pracovního a osobního života, jistota zaměstnání, rovné příležitosti a rozmanitost na pracovišti.

Na začátku roku 2022 ještě platila omezující opatření související s pandemií covidu-19, zaměstnanci měli přístup k hygienickým a ochranným pomůckám, byla zajištěna jejich plná informovanost.

Důležitý je i osobní a profesní rozvoj všech zaměstnanců, proto jim umožňujeme další vzdělávání, pořádáme různé kurzy a školení.

Během loňského roku se výrazně posílila informovanost zaměstnanců o dění uvnitř Správy železnic, pravidelně vychází newsletter, který je informuje o zásadních novinkách. K podpoře interní komunikace slouží projekt Tým Správy železnic. V jeho rámci generální ředitel organizace každoročně oceňuje nejlepší zaměstnance, a to v kategoriích Zaměstnanec roku, Nováček roku a Síň slávy. V roce 2022 bylo oceněno 36 zaměstnanců napříč celou organizací.

Spolupráce se školami

Správa železnic je organizace zodpovědná jak vůči stávajícím, tak i potenciálním zaměstnancům z řad absolventů středních a vysokých škol. Víme, že klíčové činnosti a aktivity naší organizace závisí na vysoce kvalifikovaných odbornících, které získáváme také díky úzké spolupráci s technicky zaměřenými školami.

Pomoc uprchlíkům

Správa železnic se po napadení Ukrajiny ruskou armádou na konci února 2022 aktivně zapojila do pomoci uprchlíkům, kteří mířili do ČR. Pražské hlavní nádraží i další železniční stanice se pro uprchlíky staly centry první pomoci.

Pomoc lidem se zdravotním postižením

Úzce spolupracujeme s organizacemi zastupujícími osoby se zdravotním postižením. Klientům těchto organizací a osobám s omezenou schopností pohybu a orientace (OOSPO) pomáháme v oblasti bezbariérové přístupnosti nádraží. Stále navyšujeme počty takto přístupných stanic a zastávek. Budujeme výtahy, dlouhé šikmé chodníky nebo menší rampy vyrovnávající výškové rozdíly u vstupů do budov.

Cestujícím OOSPO poskytujeme pomoc v 869 stanicích. Využít mohou především doprovod zajišťovaný tzv. mobilními četami, který si lze objednat v rámci systému jednotného tarifu. Za rok 2022 bylo poskytnuto přibližně 14 000 asistencí. V rámci dalšího rozvoje systému pomoci ve stanicích bylo v roce 2022 Správou železnic pořízeno 31 mobilních zdvihacích plošin umístěných do 13 lokalit.

Pro umožnění samostatného pohybu nevidomých a slabozrakých jsou v nádražních budovách a na nástupištích budovány hmatové prvky – umělé vodící linie, např. s funkcí varovného pásu při nástupní hraně nástupiště. V budovách i na nástupištích mohou využít orientační hlasové majáčky. Zvláštní kapitolou jsou hmatné štítky s Braillovým písmem umístěné například na zábradlích schodišť nebo na dveřích veřejných toalet.

Spolupracujeme s Národní radou osob se zdravotním postižením ČR (NRZP) a společně řešíme otázky rozvoje přístupnosti železniční dopravy, například prostřednictvím platformy pro setkávání NRZP, osobních dopravců a Správy železnic. Při budování bezbariérových toalet zajišťuje NRZP eurozámky.

Bezpečnost a prevence bezpečnosti na železnici

V rámci zabezpečení tratí je nedílnou součástí technologického rozvoje naší železnice instalace evropského zabezpečovače ETCS na hlavních i regionálních tratích a jejich vybavení komunikačním systémem GSM-R. Plán počítá s kompletním dokončením tohoto systému do roku 2040. Zrychlujeme tempo zvyšování zabezpečení přejezdů, každý rok jich zmodernizujeme desítky, stále více přejezdů se také daří rušit.

Důležitou oblastí bezpečnosti na železnici je pro nás prevence. Na ni se zaměřujeme akcemi, které aktivně pořádáme nebo se na nich podílíme s partnerskými subjekty. Tématu se věnujeme i při komunikaci na sociálních sítích. V loňském roce se obnovil projekt Preventivní vlak bezpečné železnice určený pro žáky základních a studenty středních škol. Nově jsme spustili projekt Vlak nezastavíš!, jehož základním cílem je posilovat prevenci bezpečnosti na železnici.

Naše preventivně-bezpečnostní videa necílí jen na teenagery, ale na všechny věkové kategorie, které na železnici chybují a následky jejich činů jsou často tragické. Všechna videa máme ke zhlédnutí na našem YouTube kanálu.

Environmentální oblast

Ochrana životního prostředí

Železniční doprava je považována za ekologického premianta, ale i u tohoto typu přepravy existují negativní dopady na životní prostředí, které je třeba minimalizovat. Jde o hluk, vibrace, prašnost a znečišťování ovzduší nebo vznik odpadů.

Kromě dodržování rozsáhlé evropské a národní legislativy, která se k oblasti ekologie váže, se Správa železnic snaží v rámci své společenské odpovědnosti zlepšovat stav životního prostředí a dosáhnout tak dlouhodobého udržitelného rozvoje.

- Snižujeme vznik a produkci odpadů.
- Chráníme přírodu a krajinu.
- Chráníme veřejné zdraví od nepříznivých účinků hluku a vibrací.
- Dbáme na ochranu vod.
- Přispíváme k ochraně ovzduší.
- Realizujeme vlastní ekologické aktivity.
- Naši zaměstnanci se zapojili do výzvy Do práce na kole nebo po svých či se zavázali dodržovat Energetické desatero Správy železnic.

Údaje o vynaložených neinvestičních a investičních nákladech za oblast životního prostředí jsou uvedeny v příloze účetní závěrky v kapitole 6.1.1 Ekologické závazky.

Ekologické aktivity

Správa železnic se zařadila mezi ekologicky odpovědné firmy. Zasazujeme se o úspory energií, v souladu se zavedeným systémem managementu hospodaření s energií podle normy ISO 50001:2018 nastavujeme cíle a cílové hodnoty vedoucí ke zlepšení energetické hospodárnosti pro daný kalendářní rok. Dále omezuje spotřebu papíru a správně třídíme odpad.

Do ochrany životního prostředí se zapojujeme i vlastními ekologickými počiny. V rámci projektu Za každý vykáčený strom u trati jeden nový do školky spolupracujeme s Lesy ČR a vybíráme lokality vhodné pro výsadbu nové zeleně s cílem vysázet každoročně alespoň stejný počet stromů, které kvůli bezpečnosti a provozuschopnosti dráhy musíme eliminovat.

Další aktivitou jsou dlouhodobé plány péče jako jedna z dílčích částí pilotního projektu Akční plán pro údržbu zeleně podél železničních tratí – koncepčního dokumentu Správy železnic pro management a údržbu zeleně, zejména pak dřevin. Metodicky vycházíme z obdobných plánů zpracovávaných pro zvláště chráněná území. Cílem je pravidelnou údržbou a postupným tvarováním krajiny dosáhnout po 10–15 letech takového charakteru okolí železničních tratí, který bude vyhovovat jak z hlediska bezpečného provozu dráhy, tak i zachování, resp. zvýšení

biodiverzity. Nastavením tzv. přechodových pásem budou vytvořeny podmínky pro pozvolný přechod z keřového patra do úrovně nízko vzrůstných dřevin. Očekáváme, že následný vývoj takto modelované krajiny bude vyžadovat pouze minimální zásahy a údržbu.

Správa železnic se aktivně zabývá také náhradou přípravků na bázi glyfosátu, které jsou aplikovány k eliminaci růstu plevelů na železniční dopravní cestě. Od nových, alternativních metod údržby vegetace na železnici si slibujeme, že budou mimo jiné šetrnější k jednotlivým složkám životního prostředí s minimalizací případných dopadů na biodiverzitu.

Finanční část

- Zpráva auditora
- Rozvaha
- Výkaz zisku a ztráty
- Přehled o změnách vlastního kapitálu
- Přehled o peněžních tocích
- Příloha v účetní závěrce

Zpráva nezávislého auditora o ověření účetní závěrky

Údaje o auditované účetní jednotce

Název účetní jednotky

Sídlo

IČO

DIČ

Statutární orgán

Předmět činnosti

Správa železnic, státní organizace
Dlážděná 1003/7, Praha 1 – Nové město, PSČ
70994234
CZ70994234
Bc. Jiří Svoboda, MBA, generální ředitel
Provozování železniční dopravní cesty, včetně
obsluhy dráhy a zajišťování její provozuschopnosti, údržby,
modernizace a rozvoje (hlavní předmět činnosti)
1. leden 2022 až 31. prosinec 2022
Zakladatel organizace: Česká republika (výkonem funkce
zakladatele je pověřeno Ministerstvo dopravy ČR)

Ověřovací období

Příjemce zprávy

Údaje o auditorské společnosti

Název společnosti

Evidenční číslo auditorské společnosti

Sídlo

Zápis proveden u

Zápis proveden pod číslem

IČO

DIČ

Telefon

E-mail

Odpovědný auditor

Evidenční číslo auditora

NEXIA AP a.s.
č. 096
Sokolovská 5/49, Praha 8 Karlín, 186 00
Městského soudu v Praze
oddíl B, číslo vložky 14203
481 17013
CZ48117013
+420 725 573 488
nexiaprague@nexiaprague.cz
Ing. Mikuláš Laš
č. 2493

Zpráva nezávislého auditora

pro zakladatele organizace Správa železnic, státní organizace

Výrok auditora

Provedli jsme audit přiložené účetní závěrky organizace **Správa železnic, státní organizace** (dále i jako „účetní jednotka“ nebo „Správa železnic“) sestavené na základě českých účetních předpisů, která se skládá z **rozvahy k 31. 12. 2022, výkazu zisku a ztráty a přehledu o peněžních tocích za rok končící 31. 12. 2022 a přílohy této účetní závěrky**, která obsahuje popis použitých podstatných účetních metod a další vysvětlující informace.

Podle našeho názoru účetní závěrka podává věrný a poctivý obraz aktiv a pasiv účetní jednotky Správa železnic, státní organizace k 31. 12. 2022 a nákladů a výnosů a výsledku jejího hospodaření a peněžních toků za rok končící 31. 12. 2022 v souladu s českými účetními předpisy.

Základ pro výrok

Audit jsme provedli v souladu se zákonem o auditorech a standardy Komory auditorů České republiky pro audit, kterými jsou mezinárodní standardy pro audit (ISA), případně doplněné a upravené souvisejícími aplikačními doložkami. Naše odpovědnost stanovená těmito předpisy je podrobněji popsána v oddílu Odpovědnost auditora za audit účetní závěrky. V souladu se zákonem o auditorech a Etickým kodexem přijatým Komorou auditorů České republiky jsme na účetní jednotce nezávislí a splnili jsme i další etické povinnosti vyplývající z uvedených předpisů. Domníváme se, že důkazní informace, které jsme shromáždili, poskytují dostatečnou a vhodnou základ pro vyjádření našeho výroku.

Jiné skutečnosti

Účetní závěrka organizace Správa železnic, státní organizace, sestavená k 31. 12. 2021 byla auditována jiným auditorem, který k této předchozí účetní závěrce dne 18. 3. 2022 vyjádřil **výrok bez výhrad**.

Finanční část

Příloha účetní závěrky v bodě 3.9 obsahuje informace účetní jednotky, které se týkají možné změny přístupu Správy železnic k účtování o odložené dani v účetním období r. 2023 za předpokladu, že bude pokračovat situace, kdy bude dosahování kladného základu daně z příjmů právnických osob v prostředí Správy železnic **nadále nepravděpodobné**. V takové situaci by mohla v účetním období r. 2023 nastat situace, kdy by došlo k významnému snížení nebo i k eliminaci odloženého daňového závazku vykazovaného k 31. 12. 2022 ve výši **2 611 331 tis. Kč** (viz bod. 4.9.2 Přílohy účetní závěrky a řádek C.I.8. Rozvahy) z cizích zdrojů účetní jednotky ve prospěch vlastního kapitálu vykázaného k 31. 12. 2023.

Ostatní informace uvedené ve výroční zprávě

Ostatními informacemi jsou v souladu s § 2 písm. b) zákona o auditorech informace uvedené ve výroční zprávě mimo účetní závěrku a naši zprávu auditora. Za ostatní informace odpovídá vedení účetní jednotky.

Náš výrok k účetní závěrce se k ostatním informacím nevztahuje. Přesto je však součástí našich povinností souvisejících s ověřením účetní závěrky seznámení se s ostatními informacemi a posouzení, zda ostatní informace nejsou ve významném (materiálním) nesouladu s účetní závěrkou či s našimi znalostmi o účetní jednotce získanými během ověřování účetní závěrky nebo zda se jinak tyto informace nejeví jako významně (materiálně) nesprávné. Také posuzujeme, zda ostatní informace byly ve všech významných (materiálních) ohledech vypracovány v souladu s příslušnými právními předpisy. Tímto posouzením se rozumí, zda ostatní informace splňují požadavky právních předpisů na formální náležitosti a postup vypracování ostatních informací v kontextu významnosti (materiality), tj. zda případné nedodržení uvedených požadavků by bylo způsobilo ovlivnit úsudek činěný na základě ostatních informací.

Na základě provedených postupů, do míry, již dokážeme posoudit, uvádíme, že:

- ostatní informace, které popisují skutečnosti, jež jsou též předmětem zobrazení v účetní závěrce, jsou ve všech významných (materiálních) ohledech v souladu s účetní závěrkou a
- ostatní informace byly vypracovány v souladu s právními předpisy.

Dále jsme povinni uvést, zda na základě poznatků a povědomí o účetní jednotce, k nimž jsme dospěli při provádění auditu, ostatní informace neobsahují významné (materiální) věcné nesprávnosti. V rámci uvedených postupů jsme v obdržených ostatních informacích žádné významné (materiální) věcné nesprávnosti nezjistili.

Odpovědnost statutárního orgánu (generálního ředitele), správní rady a výboru pro audit za účetní závěrku

Statutární orgán odpovídá za sestavení účetní závěrky podávající věrný a poctivý obraz v souladu s českými účetními předpisy, a za takový vnitřní kontrolní systém, který považuje za nezbytný pro sestavení účetní závěrky tak, aby neobsahovala významné (materiální) nesprávnosti způsobené podvodem nebo chybou.

Při sestavování účetní závěrky je statutární orgán povinen posoudit, zda je účetní jednotka schopna nepřetržitě trvat, a pokud je to relevantní, popsat v příloze účetní závěrky záležitosti týkající se jejího nepřetržitého trvání a použití předpokladu nepřetržitého trvání při sestavení účetní závěrky, s výjimkou případů, kdy představenstvo plánuje zrušení účetní jednotky nebo ukončení její činnosti, resp. kdy nemá jinou reálnou možnost než tak učinit.

Za dohled nad procesem účetního výkaznictví v účetní jednotce odpovídá správní rada. Za sledování procesu účetního výkaznictví v účetní jednotce odpovídá výbor pro audit.

Odpovědnost auditora za audit účetní závěrky

Naším cílem je získat přiměřenou jistotu, že účetní závěrka jako celek neobsahuje významnou (materiální) nesprávnost způsobenou podvodem nebo chybou a vydat zprávu auditora obsahující náš výrok. Přiměřená míra jistoty je velká míra jistoty, nicméně není zárukou, že audit provedený v souladu s výše uvedenými předpisy ve všech případech v účetní závěrce odhalí případnou existující významnou (materiální) nesprávnost. Nesprávnosti mohou vznikat v důsledku podvodů nebo chyb a považují se za významné (materiální), pokud lze reálně předpokládat, že by jednotlivě nebo v souhrnu mohly ovlivnit ekonomická rozhodnutí, která uživatelé účetní závěrky na jejím základě přijmou.

Při provádění auditu v souladu s výše uvedenými předpisy je naší povinností uplatňovat během celého auditu odborný úsudek a zachovávat profesní skepticismus. Dále je naší povinností:

Identifikovat a vyhodnotit rizika významné (materiální) nesprávnosti účetní závěrky způsobené podvodem nebo chybou, navrhnout a provést auditorské postupy reagující na tato rizika a získat dostatečné a vhodné důkazní informace, abychom na jejich základě mohli vyjádřit výrok. Riziko, že neodhalíme významnou (materiální) nesprávnost, k níž došlo v důsledku podvodu, je větší než riziko neodhalení významné (materiální) nesprávnosti způsobené chybou, protože součástí podvodu mohou být tajné dohody (koluze), falšování, úmyslná opomenutí, nepravdivá prohlášení nebo obcházení vnitřních kontrol vedením účetní jednotky.

Seznámit se s vnitřním kontrolním systémem účetní jednotky relevantním pro audit v takovém rozsahu, abychom mohli navrhnout auditorské postupy vhodné s ohledem na dané okolnosti, nikoli abychom mohli vyjádřit názor na účinnost jejího vnitřního kontrolního systému.

Posoudit vhodnost použitých účetních pravidel, přiměřenost provedených účetních odhadů a informace, které v této souvislosti vedení účetní jednotky uvedlo v příloze účetní závěrky.

Posoudit vhodnost použití předpokladu nepřetržitého trvání při sestavení účetní závěrky vedením účetní jednotky a to, zda s ohledem na shromážděné důkazní informace existuje významná (materiální) nejistota vyplývající z událostí nebo podmínek, které mohou významně zpochybnit schopnost účetní jednotky nepřetržitě trvat. Jestliže dojdeme k závěru, že taková významná (materiální) nejistota existuje, je naší povinností upozornit v naší zprávě na informace uvedené v této souvislosti v příloze účetní závěrky, a pokud tyto informace nejsou dostatečné, vyjádřit modifikovaný výrok. Naše závěry týkající se schopnosti účetní jednotky nepřetržitě trvat vycházejí z důkazních informací, které jsme získali do data naší zprávy. Nicméně budoucí události nebo podmínky mohou vést k tomu, že účetní jednotka ztratí schopnost nepřetržitě trvat.

Vyhodnotit celkovou prezentaci, členění a obsah účetní závěrky, včetně přílohy, a dále to, zda účetní závěrka zobrazuje podkladové transakce a události způsobem, který vede k věrnému zobrazení.

Naší povinností je informovat statutární orgán mimo jiné o plánovaném rozsahu a načasování auditu a o významných zjištěních, která jsme v jeho průběhu učinili, včetně případných zjištěných významných nedostatků ve vnitřním kontrolním systému.

V Praze, dne 20. března 2023

NEXIA AP a.s.
evidenční číslo auditorské společnosti 096



Ing. Mikuláš Laš

v plném rozsahu
k 31. prosinci 2022
(v tisících Kč)

Aktiva

Označ.	řád.	Běžné účetní období			Minulé účetní období	
		Brutto	Korekce	Netto	Netto	
a	b	c	1	2	3	4
	AKTIVA CELKEM	1	184 404 055	-127 087 491	57 316 564	60 889 355
B.	Stálá aktiva	2	175 583 677	-126 747 789	48 835 888	51 785 535
B.I.	Dlouhodobý nehmotný majetek	3	1 522 101	-1 287 856	234 245	225 566
B.I.2.	Ocenitelná práva	4	1 435 307	-1 283 170	152 137	156 439
B.I.2.1.	Software	5	1 433 417	-1 282 094	151 323	155 310
B.I.2.2.	Ostatní ocenitelná práva	6	1 890	-1 076	814	1 129
B.I.4.	Ostatní dlouhodobý nehmotný majetek	7	4 686	-4 686	0	0
B.I.5.	Poskytnuté zálohy na dlouhodobý nehmotný majetek a nedokončený dlouhodobý nehmotný majetek	8	82 108	0	82 108	69 127
B.I.5.1.	Poskytnuté zálohy na dlouhodobý nehmotný majetek	9	125	0	125	130
B.I.5.2.	Nedokončený dlouhodobý nehmotný majetek	10	81 983	0	81 983	68 997
B.II.	Dlouhodobý hmotný majetek	11	174 061 576	-125 459 933	48 601 643	51 559 969
B.II.1.	Pozemky a stavby	12	140 646 695	-99 522 438	41 124 257	43 547 216
B.II.1.1.	Pozemky	13	6 812 410	-10 029	6 802 381	6 766 097
B.II.1.2.	Stavby	14	133 834 285	-99 512 409	34 321 876	36 781 119
B.II.2.	Hmotné movité věci a jejich soubory	15	19 958 909	-17 900 915	2 057 994	2 356 961
B.II.3.	Oceňovací rozdíl k nabytému majetku	16	8 443 268	-8 033 295	409 973	972 857
B.II.4.	Ostatní dlouhodobý hmotný majetek	17	8 906	-2 477	6 429	6 077
B.II.4.3.	Jiný dlouhodobý hmotný majetek	18	8 906	-2 477	6 429	6 077
B.II.5.	Poskytnuté zálohy na dlouhodobý hmotný majetek a nedokončený dlouhodobý hmotný majetek	19	5 003 798	-808	5 002 990	4 676 858
B.II.5.1.	Poskytnuté zálohy na dlouhodobý hmotný majetek	20	568 452	0	568 452	631 979
B.II.5.2.	Nedokončený dlouhodobý hmotný majetek	21	4 435 346	-808	4 434 538	4 044 879

Označ.		řád.	Běžné účetní období			Minulé účetní období
			Brutto	Korekce	Netto	Netto
a	b	c				
C.	Oběžná aktiva	22	8 745 574	-339 702	8 405 872	9 067 822
C.I.	Zásoby	23	826 806	-10 834	815 972	756 171
C.I.1.	Materiál	24	826 604	-10 834	815 770	752 063
C.I.2.	Nedokončená výroba a polotovary	25	0	0	0	0
C.I.3.	Výrobky a zboží	26	1	0	1	1
C.I.3.2.	Zboží	27	1	0	1	1
C.I.5.	Poskytnuté zálohy na zásoby	28	201	0	201	4 107
C.II.	Pohledávky	29	3 169 523	-328 868	2 840 655	1 928 640
C.II.1.	Dlouhodobé pohledávky	30	8 480	0	8 480	5 179
C.II.1.1.	Pohledávky z obchodních vztahů	31	1 330	0	1 330	0
C.II.1.5.	Pohledávky – ostatní	32	7 150	0	7 150	5 179
C.II.1.5.2.	Dlouhodobé poskytnuté zálohy	33	7 144	0	7 144	5 147
C.II.1.5.4.	Jiné pohledávky	34	6	0	6	32
C.II.2.	Krátkodobé pohledávky	35	3 161 043	-328 868	2 832 175	1 923 461
C.II.2.1.	Pohledávky z obchodních vztahů	36	1 772 917	-314 104	1 458 813	968 718
C.II.2.4.	Pohledávky – ostatní	37	1 388 126	-14 764	1 373 362	954 743
C.II.2.4.3.	Stát – daňové pohledávky	38	271 249	0	271 249	443 891
C.II.2.4.4.	Krátkodobé poskytnuté zálohy	39	105 442	0	105 442	90 077
C.II.2.4.5.	Dohadné účty aktivní	40	961 588	0	961 588	385 322
C.II.2.4.6.	Jiné pohledávky	41	49 847	-14 764	35 083	35 453
C.IV.	Peněžní prostředky	42	4 749 245	0	4 749 245	6 383 011
C.IV.1.	Peněžní prostředky v pokladně	43	2 727	0	2 727	2 474
C.IV.2.	Peněžní prostředky na účtech	44	4 746 518	0	4 746 518	6 380 537
D.	Časové rozlišení aktiv	45	74 804	0	74 804	35 998
D.1.	Náklady příštích období	46	58 455	0	58 455	32 569
D.3.	Příjmy příštích období	47	16 349	0	16 349	3 429

k 31. prosinci 2022

Identifikační číslo
709 94 234

Obchodní firma a sídlo
Správa železnic, státní organizace
Dlážděná 1003/7, 110 00 Praha 1
Česká republika


Pasiva


Označ.	řád.	Běžné účetní období	Minulé účetní období
a	c	5	6
PASIVA CELKEM	48	57 316 564	60 889 355
A. Vlastní kapitál	49	43 783 651	49 254 920
A.I. Základní kapitál	50	57 390 172	57 388 168
A.I.1. Základní kapitál	51	57 390 172	57 388 168
A.II. Ážio a kapitálové fondy	52	504 256	692 042
A.II.2. Kapitálové fondy	53	504 256	692 042
A.II.2.1. Ostatní kapitálové fondy	54	504 256	692 042
A.III. Fondy ze zisku	55	159 338	124 805
A.III.2. Statutární a ostatní fondy	56	159 338	124 805
A.IV. Výsledek hospodaření minulých let (+/-)	57	-8 950 095	-7 264 472
A.IV.1. Nerozdělený zisk nebo neuhrazená ztráta minulých let (+/-)	58	-8 787 726	-7 102 103
A.IV.2. Jiný výsledek hospodaření minulých let (+/-)	59	-162 369	-162 369
A.V. Výsledek hospodaření běžného účetního období (+/-)	60	-5 320 020	-1 685 623
B. + C. Cizí zdroje	61	13 342 253	11 341 328
B. Rezervy	62	3 335 468	2 523 402
B.4. Ostatní rezervy	63	3 335 468	2 523 402

[pokračování »](#)

Rozvaha

Označ.		řád.	Běžné účetní období	Minulé účetní období
a	b	c	5	6
C.	Závazky	64	10 006 785	8 817 926
C.I.	Dlouhodobé závazky	65	2 684 494	2 679 231
C.I.2.	Závazky k úvěrovým institucím	66	0	0
C.I.4.	Závazky z obchodních vztahů	67	73 159	67 896
C.I.8.	Odložený daňový závazek	68	2 611 331	2 611 331
C.I.9.	Závazky – ostatní	69	4	4
C.I.9.3.	Jiné závazky	70	4	4
C.II.	Krátkodobé závazky	71	7 322 291	6 138 695
C.II.3.	Krátkodobé přijaté zálohy	72	427 808	230 660
C.II.4.	Závazky z obchodních vztahů	73	4 088 614	3 261 679
C.II.8.	Závazky ostatní	74	2 805 869	2 646 356
C.II.8.3.	Závazky k zaměstnancům	75	784 008	805 801
C.II.8.4.	Závazky ze sociálního zabezpečení a zdravotního pojištění	76	406 293	418 394
C.II.8.5.	Stát – daňové závazky a dotace	77	833 101	1 002 686
C.II.8.6.	Dohadné účty pasivní	78	780 508	369 466
C.II.8.7.	Jiné závazky	79	1 959	50 009
D.	Časové rozlišení pasiv	80	190 660	293 107
D.1.	Výdaje příštích období	81	174 444	276 897
D.2.	Výnosy příštích období	82	16 216	16 210


Bc. Jiří Svoboda, MBA
generální ředitel


Ing. Aleš Krejčí
náměstek generálního ředitele
pro ekonomiku

Výkaz zisku a ztráty

druhové členění
za rok končící 31. prosincem 2022
(v tisících Kč)

Identifikační číslo
709 94 234


Obchodní firma a sídlo
Správa železnic, státní organizace
Dlážděná 1003/7, 110 00 Praha 1
Česká republika


Označ.	VÝKAZ ZISKU A ZTRÁTY	řád.	Běžné účetní období	Minulé účetní období
a	b	c	1	2
I.	Tržby z prodeje výrobků a služeb	1	10 056 333	7 942 274
II.	Tržby za prodej zboží	2	0	1
A.	Výkonová spotřeba	3	16 731 709	17 332 018
A.1.	Náklady vynaložené na prodané zboží	4	0	0
A.2.	Spotřeba materiálu a energie	5	7 953 583	5 764 339
A.3.	Služby	6	8 778 126	11 567 679
B.	Změna stavu zásob vlastní činnosti (+/-)	7	0	0
C.	Aktivace (-)	8	-1 217 219	-1 198 420
D.	Osobní náklady	9	13 707 442	12 955 119
D.1.	Mzdové náklady	10	9 852 322	9 288 420
D.2.	Náklady na sociální zabezpečení, zdravotní pojištění a ostatní náklady	11	3 855 120	3 666 699
D.2.1.	Náklady na sociální zabezpečení a zdravotní pojištění	12	3 306 679	3 114 173
D.2.2.	Ostatní náklady	13	548 441	552 526
E.	Úpravy hodnot v provozní oblasti	14	3 622 154	3 755 712
E.1.	Úpravy hodnot dlouhodobého nehmotného a hmotného majetku	15	3 633 475	3 785 910
E.1.1.	Úpravy hodnot dlouhodobého nehmotného a hmotného majetku – trvalé	16	3 709 223	3 841 803
E.1.2.	Úpravy hodnot dlouhodobého nehmotného a hmotného majetku – dočasné	17	-75 748	-55 893
E.2.	Úpravy hodnot zásob	18	-354	-360
E.3.	Úpravy hodnot pohledávek	19	-10 967	-29 838
III.	Ostatní provozní výnosy	20	19 493 975	25 054 884
III.1.	Tržby z prodaného dlouhodobého majetku	21	219 602	43 661
III.2.	Tržby z prodaného materiálu	22	308 632	304 502
III.3.	Jiné provozní výnosy	23	18 965 741	24 706 721

[pokračování »](#)

Výkaz zisku a ztráty

Označ.	VÝKAZ ZISKU A ZTRÁTY	řád.	Běžné účetní období	Minulé účetní období
a	b	c	1	2
F.	Ostatní provozní náklady	24	2 025 529	2 273 122
F.1.	Zůstatková cena prodaného dlouhodobého majetku	25	128 349	7 840
F.2.	Prodaný materiál	26	308 436	304 363
F.3.	Daně a poplatky	27	36 847	36 423
F.4.	Rezervy v provozní oblasti a komplexní náklady příštích období	28	812 066	1 478 322
F.5.	Jiné provozní náklady	29	739 831	446 174
*	Provozní výsledek hospodaření (+/-)	30	-5 319 307	-2 120 392
VI.	Výnosové úroky a podobné výnosy	31	0	0
VI.2.	Ostatní výnosové úroky a podobné výnosy	32	0	0
J.	Nákladové úroky a podobné náklady	33	0	0
J.2.	Ostatní nákladové úroky a podobné náklady	34	0	0
VII.	Ostatní finanční výnosy	35	2 481	975
K.	Ostatní finanční náklady	36	3 194	1 501
*	Finanční výsledek hospodaření	37	-713	-526
**	Výsledek hospodaření před zdaněním (+/-)	38	-5 320 020	-2 120 918
L.	Daň z příjmů	39	0	-435 295
L.2.	Daň z příjmů odložená (+/-)	40	0	-435 295
**	Výsledek hospodaření po zdanění (+/-)	41	-5 320 020	-1 685 623
***	Výsledek hospodaření za účetní období (+/-)	42	-5 320 020	-1 685 623
*	Čistý obrát za účetní období × I. + II. + III. + IV. + V. + VI. + VII.	43	29 552 789	32 998 134


Bc. Jiří Svoboda, MBA
generální ředitel


Ing. Aleš Krejčí
náměstek generálního ředitele
pro ekonomiku


Přehled o změnách vlastního kapitálu


za rok končící 31. prosincem 2022
(v tisících Kč)

Identifikační číslo
709 94 234

Obchodní firma a sídlo
Správa železnic, státní organizace
Dlážděná 1003/7, 110 00 Praha 1
Česká republika

	Základní kapitál	Ostatní kapitálové fondy	Ostatní rezervní fondy	Fond kulturních a sociálních potřeb	Nerozdělený zisk nebo neuhrazená ztráta minulých let (+/-)	Jiný výsledek hospodaření minulých let	Výsledek hospodaření běžného účetního období	Celkem
Zůstatek k 1. 1. 2022	57 388 168	692 042	--	124 805	-7 102 103	-162 369	-1 685 623	49 254 920
Inventarizační nálezy majetku a ostatní převody	--	108	--	--	--	--	--	108
Bezúplatné převody majetku a ostatní převody	2 003	5 410	--	--	--	--	--	7 413
Privatizovaný majetek a restituce	--	--	--	--	--	--	--	--
Čerpání fondu kulturních a sociálních potřeb	--	--	--	-158 771	--	--	--	-158 771
Tvorba fondu kulturních a sociálních potřeb	--	-193 304	--	193 304	--	--	--	--
Převod výsledku hospodaření	--	--	--	--	-1 685 623	--	1 685 623	--
Jiný výsledek hospodaření	--	--	--	--	--	--	--	--
Zaokrouhlení	1	--	--	--	--	--	--	1
Výsledek hospodaření za běžný rok	--	--	--	--	--	--	-5 320 020	-5 320 020
Zůstatek k 31. 12. 2022	57 390 172	504 256	--	159 338	-8 787 726	-162 369	-5 320 020	43 783 651
Zůstatek k 1. 1. 2021	57 384 330	860 821	--	70 909	-5 855 789	-162 369	-1 246 314	51 051 588
Inventarizační nálezy majetku a ostatní převody	--	--	--	--	--	--	--	--
Bezúplatné převody majetku a ostatní převody	3 930	13 517	--	--	--	--	--	17 447
Privatizovaný majetek a restituce	-92	--	--	--	--	--	--	-92
Čerpání fondu kulturních a sociálních potřeb	--	--	--	-128 400	--	--	--	-128 400
Tvorba fondu kulturních a sociálních potřeb	--	-182 296	--	182 296	--	--	--	--
Převod výsledku hospodaření	--	--	--	--	-1 246 314	--	1 246 314	--
Jiný výsledek hospodaření	--	--	--	--	--	--	--	--
Zaokrouhlení	--	--	--	--	--	--	--	--
Výsledek hospodaření za běžný rok	--	--	--	--	--	--	-1 685 623	-1 685 623
Zůstatek k 31. 12. 2021	57 388 168	692 042	--	124 805	-7 102 103	-162 369	-1 685 623	49 254 920


Bc. Jiří Svoboda, MBA
generální ředitel


Ing. Aleš Krejčí
náměstek generálního ředitele
pro ekonomiku

Přehled o peněžních tocích

za rok končící 31. prosincem 2022
(v tisících Kč)


Identifikační číslo
709 94 234

Obchodní firma a sídlo
Správa železnic, státní organizace
Dlážděná 1003/7, 110 00 Praha 1
Česká republika


	Běžné účetní období	Minulé účetní období
P. Stav peněžních prostředků a peněžních ekvivalentů na začátku účetního období	6 383 011	5 129 489
Peněžní toky z hlavní výdělečné činnosti		
Z: Účetní zisk nebo ztráta z běžné činnosti před zdaněním	-5 320 020	-2 120 918
A.1. Úpravy o nepeněžní operace	-14 031 856	-18 986 640
A.1.1. Odpisy stálých aktiv s výjimkou zůstatkové ceny prodaných stálých aktiv a dále umořování oceňovacího rozdílu k nabytému majetku a goodwillu	3 709 223	3 841 803
A.1.2. Změna stavu	-17 741 079	-22 828 443
A.1.2.1. Změna stavu opravných položek, rezerv	724 997	1 392 230
A.1.3. Zisk (-) ztráta (+) z prodeje stálých aktiv	-91 253	-35 821
A.1.4. Vyúčtované nákladové a výnosové úroky	0	0
A.1.5. Zúčtování provozních dotací	-18 404 122	-22 853 782
A.1.6. Prominutí závazků za státem	0	-1 262 168
A.1.7. Případné úpravy o ostatní nepeněžní operace	29 299	-68 902
A.* Čistý peněžní tok z provozní činnosti před zdaněním, změnami pracovního kapitálu, finančními a mimořádnými položkami	-19 351 876	-21 107 558
A.2. Změna potřeby pracovního kapitálu	243 757	329 389
A.2.1. Změna stavu pohledávek z provozní činnosti, aktivních účtů dohadných a časového rozlišení	-939 884	349 582
A.2.2. Změna stavu kr. závazků z provozní činnosti, pasivních účtů dohadných a časového rozlišení	1 243 088	105 615
A.2.3. Změna stavu zásob	-59 447	-125 808
A.** Čistý peněžní tok z provozní činnosti před zdaněním, finančními a mimořádnými položkami	-19 108 119	-20 778 169
A.5. Přijaté provozní dotace	18 408 015	22 853 716
A.*** Čistý peněžní tok z provozní činnosti	-700 104	2 075 547

[pokračování »](#)

		Běžné účetní období	Minulé účetní období
Peněžní toky z investiční činnosti			
B.1.	Nabytí stálých aktiv	-41 805 831	-33 986 469
B.1.1.	Nabytí dlouhodobého hmotného majetku	-630 529	-781 369
B.1.2.	Nabytí dlouhodobého nehmotného majetku	-147 679	-146 795
B.1.3.	Nabytí dlouhodobého hmotného majetku z investičních dotací	-41 027 623	-33 058 305
B.2.	Příjmy z prodeje stálých aktiv	169 992	43 661
B.2.1.	Příjmy z prodeje dlouhodobého hmotného a nehmotného majetku	169 992	43 661
B.3.	Přijaté investiční dotace	40 860 948	33 249 183
B.***	Čistý peněžní tok vztahující se k investiční činnosti	-774 891	-693 625
Peněžní toky z finančních činností			
C.2.	Dopady změn vlastního kapitálu na peněžní prostředky	-158 771	-128 400
C.2.1.	Platby z fondů tvořených ze zisku	-158 771	-128 400
C.***	Čistý peněžní tok vztahující se k finanční činnosti	-158 771	-128 400
F.	Čisté zvýšení nebo snížení peněžních prostředků	-1 633 766	1 253 522
R.	Stav peněžních prostředků a peněžních ekvivalentů na konci účetního období	4 749 245	6 383 011



Bc. Jiří Svoboda, MBA
generální ředitel



Ing. Aleš Krejčí
náměstek generálního ředitele
pro ekonomiku

Příloha v účetní závěrce k 31. prosinci 2022

Obsah

1.	OBEČNÉ INFORMACE	162
1.1	Obecné informace	162
1.2	Předmět činnosti	162
1.3	Organizační struktura a orgány Správy železnic	166
2.	ÚČETNÍ METODY A OBEČNÉ ÚČETNÍ ZÁSADY	164
3.	PŘEHLED VÝZNAMNÝCH ÚČETNÍCH METOD A POSTUPŮ	168
3.1	Dlouhodobý hmotný a nehmotný majetek	169
3.2	Zásoby	170
3.3	Pohledávky	171
3.4	Vlastní kapitál	171
3.5	Rezervy	171
3.6	Závazky	172
3.7	Dlouhodobé závazky	172
3.8	Transakce v cizích měnách	172
3.9	Daň z příjmů	172
3.10	Dotace	173
3.11	Výnosy	174
3.12	Použití odhadů	174
3.13	Změny v účetních metodách	174
3.14	Privatizace	174
3.15	Prodej majetku	174
3.16	Pronájem majetku	174
4.	DOPLŇUJÍCÍ ÚDAJE K ROZVAZE A VÝKAZU ZISKU A ZTRÁTY	176
4.1	Dlouhodobý nehmotný majetek	176

4.2	Dlouhodobý hmotný majetek	178
4.3	Zásoby	184
4.4	Krátkodobé pohledávky	184
4.5	Peněžní prostředky	185
4.6	Náklady příštích období	185
4.7	Vlastní kapitál	185
4.8	Rezervy	186
4.9	Dlouhodobé závazky	186
4.10	Krátkodobé závazky	187
4.11	Výdaje příštích období	190
4.12	Tržby za prodej vlastních výrobků a služeb	190
4.13	Spotřeba materiálu a energie	191
4.14	Nákup služeb	192
4.15	Jiné provozní výnosy	192
4.16	Jiné provozní náklady	193
4.17	Ostatní finanční výnosy	193
4.18	Ostatní finanční náklady	193
5.	ZAMĚSTNANCI, VEDENÍ ORGANIZACE A STATUTÁRNÍ ORGÁNY	194
5.1	Osobní náklady a počet zaměstnanců	194
5.2	Poskytnuté půjčky, úvěry či ostatní plnění	195
6.	PODMÍNĚNÉ A DALŠÍ NEUVEDENÉ ZÁVAZKY V ÚČETNICTVÍ	196
6.1	Závazky nezahrnuté v rozvaze	196
6.2	Soudní spory	197
6.3	Majetkoprávní vztahy	199
6.4	Budoucí závazky z koridorové výstavby	199
7.	DALŠÍ INFORMACE	200
7.1	Vznik organizace	200
7.2	Významné faktory ovlivňující činnost Správy železnic	200
7.3	Vztahy s významnými odběrateli ČD a ČD Cargo	201
7.4	Privatizace	202
7.5	Prodej majetku	202
7.6	Pronájem majetku	202
7.7	Přehled o peněžních tocích	203
7.8	Projekt úpravy majetkoprávních vztahů v železničních stanicích	203
8.	UDÁLOSTI PO DATU ÚČETNÍ ZÁVĚRKY	205
8.1	Soudní spor na náhradu škody uplatněné ČEZ z titulu neodebrání nasmlouvaného množství elektrické energie v roce 2011	205

1. OBECNÉ INFORMACE

1.1 Obecné informace

Správa železnic, státní organizace (Správa železnic) vznikla na základě zákona č. 77/2002 Sb., o akciové společnosti České dráhy, státní organizaci Správa železnic a o změně zákona č. 266/1994 Sb., o drahách, ve znění pozdějších předpisů (zákon o transformaci) ke dni 1. 1. 2003 s názvem Správa železniční dopravní cesty, státní organizace (SŽDC) jako jeden ze dvou právních nástupců společnosti České dráhy, státní organizace (ČD, s.o.).

Ke dni 1. 1. 2003 byl vznik zapsán do obchodního rejstříku Městského soudu v Praze, oddíl A, vložka 48384. Dne 14. 1. 2020 byl v obchodním rejstříku zapsán nový název organizace „Správa železnic, státní organizace“ v návaznosti na datum 1. 1. 2020, kterým nabyl účinnosti zákon č. 367/2019 Sb., kterým se mění zákon č. 266/1994 Sb., o drahách, ve znění pozdějších předpisů (zákon o drahách), a další související zákony.

Sídlem Správy železnic je Praha 1 – Nové Město, Dlážděná 1003/7, PSČ 110 00.

Zakladatelem Správy železnic je Česká republika. Výkonem funkce zakladatele je pověřeno Ministerstvo dopravy ČR (MD). Nadřízeným orgánem ve věci vyřizování opravných prostředků proti rozhodnutí Správy železnic je MD.

Funkci zakladatele vykonává MD i vůči společnosti České dráhy, a.s. (ČD) a ČD Cargo, a.s. (ČD Cargo). Správa železnic má se společností ČD a jejími dceřinými společnostmi řadu obchodních vztahů, z nich nejvýznamnější jsou uvedeny v bodě 7.3. Organizace je příjemcem významného financování od Státního fondu dopravní infrastruktury (SFDI). V souladu s pojetím Správy železnic jsou společnosti ČD, ČD Cargo a SFDI považovány za spřízněné osoby.

Účetním obdobím je kalendářní rok. Údaje v této příloze účetní závěrky jsou vyjádřeny v tisících korunách českých (tis. Kč), pokud není uvedeno jinak.

Účetní závěrka organizace za rok 2022 je sestavena ke dni 31. 12. 2022.

Příloha je zpracována za účetní období počínající 1. 1. 2022 a končící dnem 31. 12. 2022 s uvedením významných událostí po tomto datu a dále s uvedením významných změn od data vzniku organizace.

1.2 Předmět činnosti

Hlavním předmětem činnosti Správy železnic je dle zákona o transformaci provozování železniční dopravní cesty, včetně obsluhy dráhy a zajišťování její provozuschopnosti, údržby, modernizace a rozvoje. Dále údržba a modernizace železničních stanic.

Správa železnic zajišťovala provozování železniční dopravní cesty po celý rok 2022 vlastními kapacitami.

Správa železnic poskytuje železniční dopravní cestu k užívání dopravcům. Výnosy z tohoto užívání jsou realizovány z převážné části od hlavních uživatelů, tj. ČD a ČD Cargo (viz bod 7.3).

Další významné zdroje financování Správy železnic tvoří dotace, které slouží k pokrytí výdajů na modernizaci, rozvoj a na údržbu železniční dopravní cesty (viz bod 3.10).

Předmětem činnosti je rovněž hospodaření s aktivy a závazky vymezenými v § 20 a § 38a zákona o transformaci. Jedná se zejména o převzaté pohledávky a závazky a majetek uvedený v příloze zákona o transformaci, se kterým do 30. 6. 2004 hospodařilo MD.

Dne 30. 5. 2007 byla Energetickým regulačním úřadem v Jihlavě, po splnění všech podmínek vycházejících ze zákona č. 458/2000 Sb., o podmínkách podnikání a o výkonu státní správy v energetických odvětvích a o změně některých zákonů, v platném znění, udělena organizaci licence na distribuci elektřiny. Zahájení výkonu této činnosti ve Správě železnic nastalo dne 1. 7. 2007. Dne 3. 12. 2007 byla organizaci udělena i licence na

obchod s elektrickou energií. Činnost byla zahájena dne 1. 1. 2008.

Dne 1. 7. 2008 byla na základě novely zákona o transformaci převedena formou koupě části podniku na Správu železnic funkce provozovatele celostátní železniční dráhy a regionálních drah ve vlastnictví státu, včetně výkonu některých činností, které jsou obsahem provozovatele dráhy.

K 1. 9. 2011 usnesením vlády ČR koupila Správa železnic od ČD činnosti obsluhy dráhy, tj. řízení provozu ve stanicích a na tratích.

Na základě usnesení vlády ČR a smlouvy o koupi části závodu byla k datu 1. 7. 2016 převedena na Správu železnic část závodu z ČD označená jako „Železniční stanice“. Od tohoto data zajišťuje Správa železnic nejen jejich údržbu a modernizaci, ale volné prostory pronajímá ke komerčnímu užití a případné bytové jednotky fyzickým osobám k bydlení.

1.3 Organizační struktura a orgány Správy železnic

Správa železnic je samostatnou státní organizací a nepodílí se na základním kapitálu žádné účetní jednotky. Orgány společnosti jsou správní rada a generální ředitel.

Ujménem Správy železnic jedná a podepisuje v plném rozsahu generální ředitel samostatně. Ujménem Správy železnic jedná a podepisuje v plném rozsahu v době nepřítomnosti generálního ředitele zástupce generálního ředitele, a to v pořadí uvedeném v obchodním rejstříku.

Generální ředitel, Bc. Jiří Svoboda, MBA, je statutárním orgánem Správy železnic, který řídí její činnost a jedná jejím jménem. Jako statutární zástupce generálního ředitele v době jeho nepřítomnosti je do obchodního rejstříku zapsán Ing. Mojmír Nejezchleb.

Ke dni 31. 12. 2022 byli ve vedení organizace:

Jméno	Funkce	Datum
Bc. Jiří Svoboda, MBA	Generální ředitel	od 23. 3. 2018
Ing. Aleš Krejčí	Náměstek generálního ředitele pro ekonomiku	od 1. 6. 2012
Ing. Mojmír Nejezchleb	Náměstek generálního ředitele pro modernizaci dráhy	od 1. 7. 2013
Ing. Marcela Pernicová	Náměstek generálního ředitele pro provozuschopnost dráhy	od 1. 5. 2018
Mgr. Jaroslav Flegl	Náměstek generálního ředitele pro řízení provozu	od 1. 11. 2022

Ke dni 31. 12. 2022 byli členy správní rady:

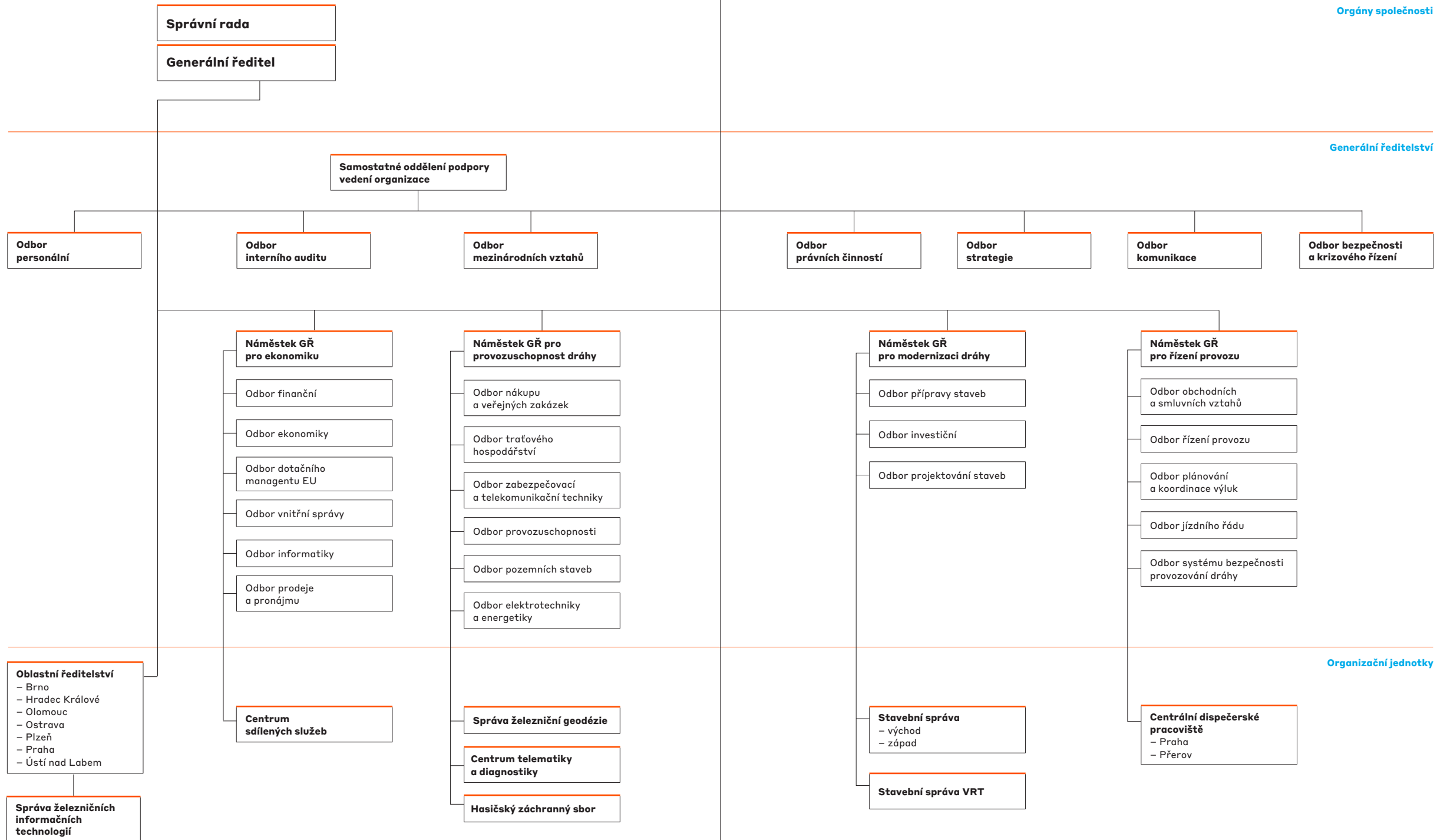
Jméno	Funkce	Datum
Mgr. Martin Červíček	Předseda	od 1. 7. 2022
Ing. Ladislav Němec	Místopředseda	od 1. 9. 2022
Ing. Jan Lička	Člen	od 1. 7. 2022
David Čermák	Člen	od 1. 7. 2022
Ing. Martin Kolovratník	Člen	od 1. 11. 2018
Ing. Pavel Čížek	Člen	od 23. 11. 2022

Ke dni 31. 12. 2022 byli členy výboru pro audit:

Jméno	Funkce	Datum
Ing. Eva Janoušková	Předseda	od 11. 1. 2019
Ing. Lenka Hlubučková	Člen	od 1. 12. 2018
Michal Záchá, DiS.	Člen	od 1. 9. 2022
Mgr. Tomáš Klinecký	Člen	od 1. 9. 2022
Ing. Otakar Hora, CSc.	Člen	od 12. 11. 2022

Ke dni 31. 12. 2022 byli členy výboru pro strategii a rozvoj:

Jméno	Funkce	Datum
Ing. Ladislav Němec	Předseda	od 1. 2. 2018
Ing. Martin Kolovratník	Člen	od 1. 12. 2018
David Čermák	Člen	od 15. 10. 2022



2. ÚČETNÍ METODY A OBECNÉ ÚČETNÍ ZÁSADY

Účetnictví Správy železnic je vedeno a účetní závěrka byla sestavena v souladu se zákonem č. 563/1991 Sb., o účetnictví, v platném znění, vyhláškou č. 500/2002 Sb., kterou se provádějí některá ustanovení zákona č. 563/1991 Sb., o účetnictví, pro účetní jednotky, které jsou podnikateli účtujícími v soustavě podvojného účetnictví, v platném znění a Českými účetními standardy pro podnikatele v platném znění.

Účetnictví respektuje obecné účetní zásady, především zásadu oceňování majetku historickými cenami s výjimkou některých oblastí (viz bod 3.1), zásadu účtování ve věcné a časové souvislosti, zásadu opatrnosti a předpoklad schopnosti účetní jednotky pokračovat ve svých aktivitách.

Správa železnic je od roku 2016 povinna, podle vyhlášky č. 312/2014 Sb., o podmínkách sestavení účetních výkazů za Českou republiku (konsolidační vyhláška státu), předávat Pomocný konsolidační přehled ve stavu k datu rozvahového dne. Stav k 31. 12. 2022 bude předáván v termínu do 31. 7. 2023. V rámci konsolidace je nutné identifikovat a vyloučit vzájemné vztahy se subjekty uvedenými ve Výčtu konsolidovaných jednotek státu a dalších subjektů.

3. PŘEHLED VÝZNAMNÝCH ÚČETNÍCH METOD A POSTUPŮ

3.1 Dlouhodobý hmotný a nehmotný majetek

Správa železnic hospodaří s majetkem státu ve smyslu zákona o transformaci.

Dlouhodobým majetkem Správy železnic se rozumí majetek, jehož doba použitelnosti je delší než jeden rok a jeho ocenění u samostatných movitých věcí a souborů a u nehmotného majetku je vyšší než 40 tis. Kč.

Nakupovaný dlouhodobý majetek je oceněn v pořizovacích cenách. Součástí pořizovací ceny jsou v případech, pokud byl majetek financován z úvěrů, i úroky z úvěrů poskytnutých pro financování pořízení majetku do doby jeho zařazení do užívání, včetně ostatních nákladů spojených s jeho pořízením.

Pozemky nabyté do roku 1992 jsou oceněny dle vyhlášky Ministerstva financí ČR (MF) cenou obecně platnou v době nabytí majetku. Pozemky nabyté po roce 1992 jsou oceněny v pořizovacích cenách.

Hmotný a nehmotný majetek pořízený vlastní činností je oceněn vlastními náklady zahrnujícími přímé náklady a podíl výrobní, případně správní režie.

Samostatné movité věci a nehmotný majetek s pořizovací cenou do 40 tis. Kč jsou v okamžiku pořízení účtovány do nákladů a dále sledovány v operativní evidenci. Výjimku z tohoto pravidla tvoří dopravní prostředky označené registrační značkou a dle individuálního posouzení i významné majetky, u kterých Správa železnic není prvním uživatelem a které mají významnou původní pořizovací cenu (např. majetky pořízené v rámci koupě části podniku). Věcná břemena zřízená na cizím majetku jsou evidována jako jiný hmotný dlouhodobý majetek, a to bez ohledu na výši pořizovací ceny.

Technické zhodnocení, pokud převýšilo u jednotlivého majetku v úhrnu za účetní období částku 40 tis. Kč, zvyšuje pořizovací cenu dlouhodobého majetku.

Majetek zjištěný při inventarizaci, který nebyl dříve zahrnut v účetnictví, a přijaté dary jsou oceněny reprodukční pořizovací cenou. Při bezúplatné změně příslušnosti k hospodaření s majetkem státu ocenění majetku navazuje na ocenění v účetnictví předávající účetní jednotky.

Drobný hmotný majetek je evidován v operativní evidenci v cenách, ve kterých byl vydán do spotřeby.

Účetní odpisy jsou vypočteny na základě pořizovací ceny a předpokládané doby životnosti příslušného majetku. Odpisový plán je v průběhu používání dlouhodobého majetku aktualizován na základě očekávané doby životnosti a předpokládané zbytkové hodnoty majetku. Předpokládaná životnost je stanovena takto:

	Počet let (od–do)
Software	3
Stavby	10–50
Stroje a zařízení	4–20
Dopravní prostředky	8–25

Doba životnosti dlouhodobého majetku tvořícího železniční dopravní cestu závisí na dostupnosti finančních prostředků na jeho obnovu, modernizaci a racionalizaci. Vedení účetní jednotky předpokládá, že výše dotací na obnovu, modernizaci a racionalizaci dlouhodobého majetku přislíbená na následující účetní období je v souladu s předpoklady použitými pro stanovení doby životnosti.

K rozvahovému dni jsou k dlouhodobému majetku tvořeny opravné položky na základě individuálního posouzení reálného stavu a budoucí využitelnosti jednotlivých položek nebo skupin majetku v rámci prováděné inventarizace. Opravné položky se tvoří ve výši rozdílu mezi účetní zůstatkovou hodnotou a předpokládanou prodejní cenou majetku, který nebude dále využíván pro naplňování hlavního předmětu činnosti organizace, pokud je tato cena nižší než dosavadní zůstatková účetní hodnota.

Vzhledem k předmětu činnosti organizace a způsobu jeho financování formou dotací nepřistupuje organizace k tvorbě opravných položek k dlouhodobému majetku na základě posouzení ekonomického přínosu dlouhodobého majetku pomocí metody diskontovaných peněžních toků.

Pořizovací cena majetku pořízeného po 1. 1. 2002 z dotací je snížena o částku těchto dotací. Majetek, jehož pořízení bylo financováno z investičních

dotací, je systémově, v souladu s účetními předpisy, evidován v pořizovacích cenách na podrozvahových účtech bez zohlednění amortizace (viz bod 4.2.3).

Majetky pořízené koupěmi části podniku k 1. 7. 2008, k 1. 9. 2011 a části závodu k 1. 7. 2016 byly oceněny soudem určeným znalcem a zařazeny do evidence majetku v účetních zůstatkových hodnotách prodávající organizace ke dni nabytí části podniku (závodu).

Rozdíly, které vznikly mezi celkovou účetní hodnotou aktiv a kupní cenou, představují oceňovací rozdíl k nabytému majetku, který je dle vyhlášky č. 500/2002 Sb., v platném znění, odpisován do nákladů rovnoměrně po dobu 15 let, respektive 180 měsíců.

3.2 Zásoby

Převážnou část zásob Správy železnic tvoří zásoby materiálu týkající se železničního svršku uložené především ve střediscích svrškového materiálu, a to jak nového, tak i vyzískaného z investiční činnosti nebo údržby. Ostatní zásoby jsou prefabrikáty, stejnokroje, osobní ochranné pracovní prostředky (OOPP), tuhá paliva, pohonné hmoty, elektromateriály, zabezpečovací zařízení a ostatní provozní materiál.

Nakoupené zásoby jsou oceňovány pořizovací cenou, která obsahuje cenu pořízení a vedlejší pořizovací náklady. Přijaté dary jsou oceněny reprodukční pořizovací cenou. Při bezúplatné změně příslušnosti k hospodaření s majetkem státu ocenění majetku navazuje na ocenění v účetnictví předávající účetní jednotky.

Materiál vyzískaný při likvidaci dlouhodobého majetku nebo opravách je oceňován reprodukční pořizovací cenou.

Opravné položky k zásobám jsou tvořeny dle návrhů dílčích inventarizačních komisí, které při inventarizaci zjišťují objem nevyužitých, poškozených nebo znehodnocených zásob. Opravné položky se tvoří buď ve výši účetní hodnoty zásob určených k likvidaci, nebo u zásob určených k prodeji ve výši rozdílu mezi účetní hodnotou a očekávanou prodejní cenou sniženu o náklady spojené s prodejem, pokud je tato prodejní cena nižší než dosavadní účetní hodnota. Tvorba a zúčtování opravných položek je vykázána ve výkazu zisku a ztráty v položce Úpravy hodnot zásob.

Účtování o pořízení a výdeji zásob je prováděno způsobem A.

3.3 Pohledávky

Pohledávky jsou účtovány při vzniku ve jmenovité hodnotě. Pohledávky nabyté postoupením jsou oceňovány pořizovací cenou.

Pohledávky splatné do jednoho roku od data účetní závěrky jsou vykázány jako krátkodobé. Ostatní pohledávky jsou vykázány jako dlouhodobé.

K rozvahovému dni byly vytvořeny v souladu se zákonem č. 593/1992 Sb., o rezervách pro zjištění základu daně z příjmů, v platném znění, daňové opravné položky k pohledávkám. Účetní opravné položky byly vytvořeny k pohledávkám na základě vlastní analýzy platební schopnosti zákazníků a věkové struktury pohledávek. Tvorba a zúčtování opravných položek je vykázána ve výkazu zisku a ztráty v položce Úpravy hodnot pohledávek.

3.4 Vlastní kapitál

Základní kapitál k 1. 1. 2003 byl roven účetní hodnotě majetku sníženého o závazky převzaté k datu vzniku SŽDC (nyní Správy železnic), viz bod 7.1.

Proti účtu základního kapitálu byl zaúčtován k datu 1. 7. 2004 převod majetku z MD na Správu železnic, dle přílohy zákona o transformaci. Dále byly proti účtu základního kapitálu zaúčtovány dotace, které byly poskytnuty MD na kupovanou část podniku a část závodu od ČD.

Změny základního kapitálu jsou účtovány v případech převodu pozemků na Státní pozemkový úřad, v případech bezúplatných převodů majetku, privatizace (viz bod 3.14), při opravách účetních chyb v evidenci pozemků narovnaním na katastr nemovitostí nebo dalším zpřesněním rozsahu a hodnoty majetku a závazků převzatých Správou železnic k 1. 1. 2003.

Správa železnic vytváří rezervní fond při případném dosažení zisku.

Správa železnic vytváří fond kulturních a sociálních potřeb (FKSP) v souladu s vyhláškou č. 114/2002 Sb., o fondu kulturních a sociálních potřeb, ve znění pozdějších předpisů. Z důvodu vyčerpání zůstatku rezervního fondu tvoří Správa železnic od roku 2018 FKSP z ostatních kapitálových fondů. Čerpání FKSP probíhá dle schválených zásad a v souladu s Podnikovou kolektivní smlouvou.

3.5 Rezervy

Správa železnic tvoří rezervy na významná rizika negativních dopadů vedených soudních sporů, příp. jiných odůvodněných nároků třetích stran, které dosud soudním sporem řešeny ještě nejsou, na plnění za odškodnění pracovních úrazů a nemocí z povolání (též pro bývalé zaměstnance ČD, s.o.), na příplatky k důchodům bývalým zaměstnancům ČD, s.o. a na nevyplacené mzdové a ostatní osobní náklady (MOON) související s ukončeným účetním obdobím.

Rezervy na významná rizika negativních dopadů soudních sporů, zaúčtované v účetních knihách a vykázané v rámci pasiv v Rozvaze, jsou tvořeny v případech, kdy existuje více než 50% riziko, že Správa železnic bude na základě skutečností, které nastaly v účetním období 2022 nebo účetních obdobích předchozích, povinna třetí straně uskutečnit platbu (provést finanční plnění) a současně lze odůvodněně uskutečnit relevantní a podložený odhad této budoucí platby.

Každé riziko (každý případ) pasivního soudního sporu je pro účely odůvodněného a správného vykázaní rezerv na existující rizika posuzováno individuálně, přičemž do výsledného hodnocení a rozhodnutí o výši rezerv jsou zohledňována odborná stanoviska a vyjádření interních právních útvarů, spolupracujících externích advokátních kanceláří, které Správu železnic ve vedených sporech zastupují a odborných útvarů organizace, s jejíž činností daný spor souvisí.

Rezervy na případné jiné odůvodněné nároky třetích stran, které dosud soudním sporem řešeny ještě nejsou, jsou vytvářeny pouze v případě, kdy pravděpodobnost určitého budoucího výdaje (platby ve prospěch třetí osoby), který by vznikl jako následek již proběhlých událostí, je vysoká, resp. velmi vysoká a současně je zpracován relevantní a podložený odhad této budoucí platby. Tvorba takových rezerv se vždy opírá o potřebná právní a ekonomická stanoviska.

Rezerva na plnění z titulu odškodňování pracovních úrazů a nemocí z povolání a rezerva na příplatky k důchodům bývalých zaměstnanců ČD, s.o. je tvořena na základě statistického vyhodnocení dostupných historických údajů ve výši současné hodnoty očekávaných budoucích plateb z titulu nároků vzniklých do rozvahového dne a byla aktualizována k rozvahovému dni.

Rezerva na MOON je tvořena objemem předpokládaných nevyplacených mezd řídicích zaměstnanců zejména na základě vyhodnocení plnění klíčových ukazatelů výkonnosti (KPI – Key Performance Indicators), včetně zákonných odvodů.

3.6 Závazky

Závazky jsou účtovány při vzniku ve jmenovité hodnotě. Závazky splatné do 1 roku od data účetní závěrky jsou vykázané jako krátkodobé. Ostatní závazky jsou vykázané jako dlouhodobé.

3.7 Dlouhodobé závazky

Dlouhodobé závazky jsou účtovány ve jmenovité hodnotě.

Dlouhodobé závazky jsou vykázané se splatností delší než jeden rok a dále závazky se splatností na dobu neurčitou (např. vadia, peněžní jistoty, kauce).

3.8 Transakce v cizích měnách

Pro účtování položek v cizích měnách je používán pevný kurz České národní banky (ČNB) platný k prvnímu pracovnímu dni měsíce. V případě nákupu nebo prodeje cizí měny za českou měnu, je používán kurz banky, která transakci realizovala. Při vyúčtování zahraničního cestovního vůči zaměstnanci je používán kurz ČNB, který byl platný v okamžiku poskytnutí zálohy tomuto zaměstnanci. Pro případy, kdy zaměstnanec disponuje služební platební kartou, je ve Správě železnic pro vyúčtování cestovního používán kurz ČNB platný k datu zahájení služební cesty.

K datu účetní závěrky jsou položky pohledávek a závazků a konečné zůstatky finančního majetku vyjádřené v cizích měnách přepočteny na české koruny podle kurzu ČNB platného k tomuto dni.

Zjištěné kurzové rozdíly jsou vykazovány ve prospěch ostatních finančních výnosů nebo na vrub ostatních finančních nákladů běžného období.

Správa železnic nepoužívá žádné finanční nástroje k zajištění kurzových rizik.

3.9 Daň z příjmů

Splatná daň z příjmů právnických osob zahrnuje odhad daně vypočtený z daňového základu s použitím daňové sazby platné v první den účetního

období a veškeré doměrky a vratky za minulá období. Daňový základ se odlišuje od zisku vykázaného ve výkazu zisku a ztráty, neboť nezahrnuje položky výnosů nebo nákladů, které jsou zdanitelné nebo uznatelné v jiných obdobích. Dále nezahrnuje položky, které nepodléhají dani, nebo položky, které nejsou daňově odpočitatelné.

Správa železnic doposud postupovala při účtování a vykazování odložené daně podle postupů účtování pro podnikatele, které vedou k povinnému vykazování odloženého daňového závazku, zatímco o odložené daňové pohledávce je možné účtovat a vykazovat ji v rozvaze pouze v případě, je-li významně pravděpodobné, že bude v budoucích účetních/zdaňovacích obdobích uplatněna vůči daňovým závazkům (splatné dani), které v dalších obdobích budou vznikat. Odložené daňové závazky a reálně uplatnitelné odložené daňové pohledávky mohou být vzájemně započítány a v rozvaze vykázané v celkové netto (kompenzované) hodnotě.

Výpočet odložené daně je založen na závazkové metodě vycházející z rozvahového přístupu. Závazkovou metodou se rozumí postup, kdy je při výpočtu použita sazba daně z příjmů platná v budoucím období, ve kterém bude daňový závazek nebo pohledávka uplatněna. Rozvahový přístup znamená, že závazková metoda vychází z přechodných rozdílů, jimiž jsou rozdíly mezi daňovou základnou aktiv, popřípadě pasiv a výší aktiv, popřípadě pasiv uvedených v rozvaze. Daňovou základnou aktiv, popřípadě pasiv je hodnota těchto aktiv, popřípadě pasiv uplatnitelná v budoucnosti pro daňové účely. Odložená daň je vykázaná ve výkazu zisku a ztráty s výjimkou případů, kdy se vztahuje k položkám účtovaným přímo do vlastního kapitálu, a je také zahrnuta do vlastního kapitálu. Odložené daňové pohledávky a závazky jsou vzájemně započítány a v rozvaze vykázané v celkové netto hodnotě.

O odložené daňové pohledávce se účtuje pouze tehdy, je-li pravděpodobné, že bude v následujících účetních obdobích uplatněna. Podmínky pro vznik odložené daňové pohledávky tvoří kumulované daňové ztráty, které jsou potenciálně odčitatelné z kladného daňového základu. Faktická

uplatnitelnost odložených daňových pohledávek se tak v dosavadních podmínkách Správy železnic jeví jako nepravděpodobná. V případě, že bude dosahování kladného základu daně v prostředí Správy železnic nadále nepravděpodobné, zvaží organizace pro následující účetní období úpravu přístupu k účtování odložené daně.

3.10 Dotace

Dotace jsou poskytovány Správě železnic v souladu s předpisy platnými v České republice.

O nároku na dotace Správa železnic neúčtuje jako o pohledávce za poskytovatelem dotace. Nezpochybnitelný nárok na dotaci vzniká až použitím a vyúčtováním prostředků dotace poskytovateli. Do doby použití a vyúčtování prostředky náleží poskytovateli.

Neinvestiční dotace představují především dotace od SFDI a ze státního rozpočtu ČR. Tyto dotace slouží k úhradě nákladů spojených se zabezpečením provozuschopnosti železniční dopravní cesty, včetně oprav a údržby osobních nádraží a jejího provozování. Neinvestiční dotace jsou účtovány ve prospěch ostatních provozních výnosů v časové a věcné souvislosti s náklady, k jejichž úhradě byly poskytnuty.

Investiční dotace představují dotace na pokrytí výdajů spojených s rekonstrukcí a modernizací železniční dopravní cesty a nádražních budov. Tyto dotace zahrnují zdroje vztahující se k jednotlivým projektům modernizace infrastruktury, které schvaluje vláda ČR, a zdroje týkající se vývojové fáze konkrétních projektů. Jedná se o prostředky ze SFDI a z Evropské unie. Investiční dotace jsou účtovány jako snížení pořizovací ceny dlouhodobého majetku. Do okamžiku přijetí investiční dotace Správa železnic eviduje nedokončený majetek. Po přijetí dotací a provedení úhrad dodavateli je pořizovací cena nedokončeného majetku snížena o dotace a tento majetek je dále evidován na podrozvahových účtech.

3.11 Výnosy

Výnosy jsou účtovány do období, se kterým věcně a časově souvisejí.

Největší část výnosů vedle neinvestičních dotací Správy železnic tvoří tržby za použití železniční dopravní cesty. Významné položky jsou dále tržby za prodej a distribuční služby za elektrickou energii, které organizace provozuje od 1. 1. 2008 na základě licence udělené Energetickým regulačním úřadem a dále nájemné za pronájmy komerčních nebytových prostor v železničních stanicích.

3.12 Použití odhadů

Sestavení účetní závěrky vyžaduje, aby vedení organizace používalo odhady a předpoklady, jež mají vliv na vykazované hodnoty majetku a závazků k datu účetní závěrky a na vykazovanou výši výnosů a nákladů za sledované období. Vedení Správy železnic je přesvědčeno, že použité odhady (týkající se např. výše rezerv, opravných položek a dohadných položek aktivních a pasivních) a předpoklady představují nejlepší možné úsudky týkající se skutečností, které nastanou v budoucích účetních obdobích, jež vedení organizace učinilo na základě informací známých k datu sestavení účetní závěrky. Použité odhady, které přecházejí do dalšího účetního období, jsou pro účely účetní závěrky revidovány a aktualizovány.

3.13 Změny v účetních metodách

V roce 2022 nedošlo ke změnám účetních metod.

3.14 Privatizace

Správa železnic převzala dle zákona o transformaci ke dni 1. 7. 2004 od MD majetek, který je určen k úhradě závazků převzatých od ČD, s.o.

Majetek, který je předmětem privatizačních projektů, je veden v historické ceně upravené o opravy (zůstatková hodnota). Po schválení privatizačních projektů je tento majetek převáděn na MF, v zůstatkové ceně v době jeho vyřazení. Vyřazení majetku je v souladu s Českým účetním standardem č. 22 zaúčtováno jako snížení dlouhodobého majetku proti úbytku vlastního kapitálu Správy železnic.

MF realizovalo v roce 2022 privatizaci majetku Správy železnic formou prodeje třetím stranám. Příjmy z privatizace jsou následně převáděny na základě smluv z MF na Správu železnic a v okamžiku přijetí jsou účtovány do ostatních provozních výnosů (viz bod 7.4).

3.15 Prodej majetku

Pozbytí majetku tvořícího železniční dopravní cestu i pozbytí majetku z přílohy zákona o transformaci podléhá schválení vlády ČR dle § 20 odst. 4 zákona o transformaci, s výjimkou úplatného převodu práva hospodařit s majetkem státu (tedy nikoli převodu vlastnického práva), k němuž postačuje souhlas Správní rady Správy železnic.

3.16 Pronájem majetku

Správa železnic pronajímá majetek tvořící železniční dopravní cestu, majetek určený k úhradě závazků převzatých od ČD, s.o. a dále komerční a bytové prostory v železničních stanicích.

4. DOPLŇUJÍCÍ ÚDAJE K ROZVAZE A VÝKAZU ZISKU A ZTRÁTY

4.1 Dlouhodobý nehmotný majetek

	Jiný dl. nehmotný majetek	Nedokončený dl. nehmotný majetek	Zálohy	Software	Ocenitelná práva	Celkem
Pořizovací cena						
Zůstatek k 1. 1. 2022	4 686	68 997	130	1 321 307	1 890	1 397 010
Přírůstky	0	35 833	-5	111 851	0	147 679
Úbytky	0	0	0	-15 997	0	-15 997
Přeúčtování do podrozvahové evidence	0	-6 591	0	0	0	-6 591
Přeúčtování	0	-16 256	0	16 256	0	0
Zůstatek k 31. 12. 2022	4 686	81 983	125	1 433 417	1 890	1 522 101
Oprávký						
Zůstatek k 1. 1. 2022	-4 686	0	0	-1 165 997	-761	-1 171 444
Oprávký k přírůstkům	0	0	0	-132 094	-315	-132 409
Oprávký k úbytkům	0	0	0	15 997	0	15 997
Přeúčtování	0	0	0	0	0	0
Zůstatek k 31. 12. 2022	-4 686	0	0	-1 282 094	-1 076	-1 287 856
Zůstatková hodnota k 1. 1. 2022	0	68 997	130	155 310	1 129	225 566
Zůstatková hodnota k 31. 12. 2022 (rozvaha řádek B.I.)	0	81 983	125	151 323	814	234 245

Přírůstky softwaru představují především nákup licencí, technické zhodnocení systému SAP a technologický rozvoj softwarových aplikací.

4.2 Dlouhodobý hmotný majetek

4.2.1 PŘEHLED POHYBŮ MAJETKU

	Pozemky	Stavby	Stroje a zařízení*)	Dopravní prostředky	Oceň. rozdíl k nabyt. majetku	Nedok. dl. hmotný majetek	Jiný dl. hmotný majetek	Zálohy	Celkem
Pořizovací cena									
Zůstatek k 1. 1. 2022	6 776 137	134 712 078	18 242 752	1 741 730	8 443 268	4 106 863	8 080	631 979	174 662 887
Přírůstky	90 485	29 603	31 703	171 928	0	41 333 257	1 176	0	41 658 152
Úbytky	-54 213	-985 652	-236 442	-34 571	0	-91 935	-360	-63 527	-1 466 700
Přeúčtování do podrozvahy	0	0	0	0	0	-40 792 763	0	0	-40 792 763
Přeúčtování	1	78 256	37 153	4 656	0	-120 076	10	0	0
Zůstatek k 31. 12. 2022	6 812 410	133 834 285	18 075 166	1 883 743	8 443 268	4 435 346	8 906	568 452	174 061 576
Oprávký									
Zůstatek k 1. 1. 2022	0	-97 848 562	-16 652 861	-974 660	-7 470 411	0	-2 003	0	-122 948 497
Oprávký k přírůstkům	0	-2 473 262	-378 919	-157 790	-562 884	0	-484	0	-3 573 339
Jiné přírůstky	0	-2 222	0	0	0	0	0	0	-2 222
Oprávký k úbytkům	0	879 522	234 526	28 738	0	0	10	0	1 142 796
Přeúčtování	0	-50	51	0	0	0	0	0	1
Zůstatek k 31. 12. 2022	0	-99 444 574	-16 797 203	-1 103 712	-8 033 295	0	-2 477	0	-125 381 261
Opravné položky									
Zůstatek k 1. 1. 2022	-10 040	-82 397	0	0	0	-61 984	0	0	-154 421
Změna stavu opr. položek	11	14 562	0	0	0	61 176	0	0	75 749
Zůstatek k 31. 12. 2022	-10 029	-67 835	0	0	0	-808	0	0	-78 672
Zůstatková hodnota k 1. 1. 2022	6 766 097	36 781 119	1 589 891	767 070	972 857	4 044 879	6 077	631 979	51 559 969
Zůstatková hodnota k 31. 12. 2022 (rozvaha řádek B.II.)	6 802 381	34 321 876	1 277 963	780 031	409 973	4 434 538	6 429	568 452	48 601 643

*) Ve třídě Stroje a zařízení je zahrnut taktéž drobný dlouhodobý majetek.

Jeden z nejvýznamnějších přírůstků dlouhodobého hmotného majetku zařazeného do užívání v roce 2022 představuje obnova autoparku ve výši 171 927 tis. Kč.

Nejvýznamnější úbytky hmotného majetku v roce 2022 představuje likvidace majetku z důvodu nové investiční výstavby v pořizovací ceně 1 149 657 tis. Kč a v zůstatkové ceně 101 549 tis. Kč.

K 31. 12. 2022 organizace eviduje nedokončený dlouhodobý hmotný majetek v pořizovací ceně 4 435 346 tis. Kč. Zůstatek nedokončeného hmotného majetku tvoří zejména výstavba železničních koridorů (viz bod 6.4), dále stavební díla modernizace a rekonstrukce železniční dopravní cesty nedokončená k 31. 12. 2022. Z toho největší položky tvoří např. Modernizace trati Veselí nad Lužnicí – Tábor, II. část, úsek Veselí nad Lužnicí – Doubí u Tábora, 2. etapa Soběslav – Doubí, Optimalizace trati Praha-Smíchov (mimo) – Černošice (mimo), Optimalizace traťového úseku Praha-Hostivař – Praha hl. n., II. část – Praha-Hostivař – Praha hl. n., Optimalizace traťového úseku Mstětice (mimo) – Praha-Vysočany (včetně). Přírůstky nedokončeného majetku představují především pořizovací

cenu železničních koridorů a staveb modernizace a rekonstrukce železniční dopravní cesty realizované v roce 2022, u nichž nedošlo do 31. 12. 2022 k zaúčtování dotace, ze které jsou financovány. Přeúčtování do podrozvahy je provedeno v okamžiku zúčtování investiční dotace, která понижuje pořizovací cenu majetku. V roce 2022 byl na podrozvahové účty převeden dotovaný hmotný a nehmotný majetek v celkové hodnotě 40 799 354 tis. Kč (k 31. 12. 2021 ve výši 32 923 695 tis. Kč).

Na základě Pravidel pro financování z rozpočtu SFDI bylo Správě železnic jako příjemci dotací umožněno proplatit zhotovitelům zálohové faktury, které svou výší odpovídají předpokládané fakturaci za plnění nákladů, které vzniknou počátkem roku 2023. Takto vzniklé zálohy uplatněné v roce 2022 na pořízení investic souvisejících zejména se stavebními díly modernizace a rekonstrukce železniční dopravní cesty jsou vykázány v pozici Zálohy na pořízení dlouhodobého hmotného majetku a k 31. 12. 2022 činí 568 452 tis. Kč (k 31. 12. 2021 činily 631 979 tis. Kč). Zálohy budou zúčtovány v průběhu roku 2023.

4.2.2 INVESTIČNÍ DOTACE

	2022	2021
SFDI na výstavbu a modernizaci, nár. podíl, OPD, CEF, EIB, RRF	42 548 402	37 107 884
Investiční dotace ze SFDI celkem	42 548 402	37 107 884
Fondy EU	0	2 717
Příspěvky od měst, obcí, krajů a dalších subjektů	35 742	32 128
Celkem	42 584 144	37 142 729

Investiční dotace na výstavbu a modernizaci zahrnují především národní prostředky poskytnuté SFDI a prostředky poskytnuté z evropského Nástroje pro oživení a odolnost Recovery and Resilience Facility (RRF), následné finanční prostředky z Operačního programu Doprava (OPD2), infrastrukturálního fondu CEF, dále prostředky z úvěru Evropské investiční banky (EIB), poskytnutého prostřednictvím MF. SFDI zajišťuje proplácení evropských dotací a zároveň se i částečně na spolufinancování podílí. V roce 2022 byly čerpány ze SFDI z národních zdrojů včetně zdrojů na krytí národních podílů evropských investičních akcí finanční prostředky v částce 16 795 358 tis. Kč, čerpání zdroje RRF dosáhlo objemu 9 871 923 tis. Kč. Dále byly v roce 2022 poskytnuty finanční prostředky z OPD2 ve výši 5 726 274 tis. Kč, z CEF ve výši 7 314 342 tis. Kč a dále poskytnutý úvěr z EIB ve výši 2 840 506 tis. Kč.

4.2.3 MAJETEK NEUVEDENÝ V ROZVAZE

Hodnota dlouhodobého majetku financovaného z dotací a z ostatních zdrojů zaúčtovaného na podrozvahových účtech v pořizovacích cenách bez zohlednění amortizace k 31. 12. 2022 činí 363 286 084 tis. Kč (k 31. 12. 2021 činila pořizovací cena 322 711 096 tis. Kč). Uvedený dlouhodobý majetek reprezentuje stěžejní objem dlouhodobých aktiv, které Správa železnic spravuje a využívá pro svou hlavní činnost.

Celková hodnota drobného hmotného majetku neuvedeného v rozvaze k 31. 12. 2022 činí 1 226 002 tis. Kč (k 31. 12. 2021 činila 1 182 069 tis. Kč). Jedná se o položky v hodnotě do 40 tis. Kč, které jsou evidovány v operativní evidenci. Tyto položky jsou v souladu s platnou legislativou zaúčtovány do nákladů v okamžiku předání do spotřeby.

4.2.4 PŘEHLED POHYBŮ MAJETKU FINANCOVANÉHO Z DOTACÍ EVIDOVANÉHO NA PODROZVAHOVÝCH ÚČTECH

	Software	Ostatní nehmotný majetek	Nedokončený nehmotný majetek	Pozemky	Stavby	Stroje, zařízení a ostatní hmotný majetek	Dopravní prostředky	Nedokončený hmotný majetek	Celkem
Pořizovací cena									
Zůstatek k 1. 1. 2022	114 355	2 641	2 124	1 199 368	174 445 008	58 300 933	1 644 959	87 001 708	322 711 096
Přírůstky (Přeúčtování z rozvahy)	4 616	0	1 975	34 952	74 537	65 221	42 335	40 575 718	40 799 354
Přírůstky ostatní	0	0	0	58	0	0	0	0	58
Úbytky	0	0	0	-1 242	-110 042	-91 620	0	-21 520	-224 424
Přeúčtování (včetně uvedení do užívání)	1	0	514	205 877	6 914 218	2 268 213	693 454	-10 082 277	0
Zůstatek k 31. 12. 2022	118 972	2 641	4 613	1 439 013	181 323 721	60 542 747	2 380 748	117 473 629	363 286 084

Nedokončený hmotný majetek tvoří především stavby modernizace a rekonstrukce železniční dopravní cesty, které nebyly do dne účetní závěrky řádně zkolaudovány, a proto nemohly být účetně uvedeny do používání.

Nejvýznamnější přírůstky nedokončeného hmotného majetku v roce 2022 představují stavby: Modernizace trati Sudoměřice – Votice, Modernizace trati Veselí nad Lužnicí – Tábor – II. část, úsek Veselí nad Lužnicí – Doubí u Tábora, Soběslav – Doubí 2. etapa, Optimalizace trati Praha-Smíchov (mimo) – Černošice (mimo), Elektrizace a kapacitnění trati Šumperk – Libina (mimo), Libina – Uničov, Velim – Poříčany, Dětmárovice – Petrovice u Karviné – st. hr., Modernizace trati Hradec Králové – Pardubice – Chrudim, 3. stavba, Zdvoukolejnění Pardubice – Rosice nad Labem – Stěblová, Změna trakční soustavy na AC 25kV, 50Hz v úseku Nedakonice – Říkovice a Optimalizace trati Brno-Maloměřice St. 6 – Adamov a Ústí nad Orlicí – Brandýs nad Orlicí – původní stopa.

Nejvýznamnější úbytek nedokončeného hmotného majetku v podrozvaze v roce 2022 představuje likvidace staveb z důvodu nové investiční výstavby.

4.2.5 MAJETEK DANÝ DO ZÁSTAVY

Správa železnic neměla k 31. 12. 2022 ani k 31. 12. 2021 žádný majetek zatížený zástavním právem.

4.2.6 MAJETEK VE FINANČNÍM A OPERATIVNÍM PRONÁJMU

K 31. 12. 2022 Správa železnic eviduje dlouhodobý majetek pořízený na zpětný leasing v celkové pořizovací ceně 290 187 tis. Kč (k 31. 12. 2021 činila pořizovací cena 376 530 tis. Kč). Pokles hodnoty majetku pořízeného na zpětný leasing v roce 2022 byl způsoben ukončením 11 leasingových smluv uzavřených se společnostmi ING Lease (C.R.), s.r.o. a Financial Found a.s. v celkové hodnotě 86 343 tis. Kč. Zpětným leasingem jsou pronajata drobná kolejová vozidla (MUV – motorový univerzální vozík, MVTV – montážní vůz trakčního vedení) sloužící pro opravy a údržbu železniční dopravní cesty.

4.2.7 BEZÚPLATNĚ POŘÍZENÝ MAJETEK

V roce 2022 Správa železnic bezúplatně pořídila dlouhodobý hmotný majetek v reprodukční pořizovací ceně 5 410 tis. Kč (v roce 2021 ve výši 13 517 tis. Kč), formou delimitací ve výši 3 708 tis. Kč (v roce 2021 ve výši 5 230 tis. Kč). Celkem za rok 2022 Správa železnic bezúplatně nabyla majetek ve výši 9 118 tis. Kč (v roce 2021 ve výši 18 747 tis. Kč). Bezúplatně pořízený a darovaný majetek představuje majetek zařazený do evidence dlouhodobého hmotného majetku a drobného hmotného majetku na základě smluvního ujednání, obvykle smlouvou o bezúplatném převodu či smlouvou darovací. Jedná se o majetek převedený na Správu železnic v souvislosti s vyvolanými investicemi subjektů zejména u měst a obcí, kdy majetek souvisí se železniční dopravní cestou, která přísluší ze zákona do Správy železnic.

4.3 Zásoby

	Zůstatek k 31. 12. 2022	Zůstatek k 31. 12. 2021
Materiál na skladě	826 520	763 238
Materiál na cestě	84	13
Nedokončená výroba	0	0
Zboží na skladě	1	1
Zálohy poskytnuté na zásoby	201	4 107
Opravná položka k zásobám	-10 834	-11 188
Celkem (rozvaha řádek C.I.)	815 972	756 171

Celkový stav zásob ovlivnilo neustálé zvyšování cen materiálů, povinnost držet stanovené pohotovostní zásoby náhradních dílů na výhybky pro tratě TEN-T a dalšího materiálu železničního svršku a pojistné zásoby ostatních druhů výhybek pro zajištění plynulé provozuschopnosti dráhy a odstraňování pomalých jízd, doplnění zásob materiálu s dlouhými termíny dodání k bezproblémovému zajištění dodávek OOPP a stejnokrojů pro zaměstnance Správy železnic v prvním čtvrtletí 2023. Opravné položky v celkové výši 10 834 tis. Kč se týkají zejména bezpohybových zásob u organizační jednotky OŘ Ostrava, OŘ Hradec Králové a ve Střediscích svrškového materiálu v Hranicích na Moravě a v Hradci Králové. Ostatní OŘ realizovala opravné položky na součásti pro železniční svršek a také na vybrané druhy OOPP.

	Zůstatek k 31. 12. 2022	Zůstatek k 31. 12. 2021
Krátkodobé pohledávky do splatnosti	1 269 177	865 535
Krátkodobé pohledávky po splatnosti	503 740	428 376
Celkem (rozvaha řádek C.II.2.1.)	1 772 917	1 293 911
Opravná položka k pohledávkám	-314 104	-325 193
Celkem (rozvaha řádek C.II.2.1.)	1 458 813	968 718

4.4 Krátkodobé pohledávky

Celková výše krátkodobých pohledávek k 31. 12. 2022 činí v brutto hodnotě 3 161 043 tis. Kč (k 31. 12. 2021 činila 2 263 296 tis. Kč). Ke krátkodobým pohledávkám byly vytvořeny opravné položky v celkové výši 328 868 tis. Kč (v roce 2021 ve výši 339 835 tis. Kč).

4.4.1 POHLEDÁVKY Z OBCHODNÍCH VZTAHŮ

Podstatnou výši pohledávek ve splatnosti i po splatnosti tvoří, tak jako v minulých letech, pohledávky za použití železniční dopravní cesty a elektrickou energii za společnostmi ČD, RegioJet a.s. a ČD Cargo, a.s.

Celková výše pohledávek, které jsou k rozvahovému dni po splatnosti více než 5 let, k 31. 12. 2022 činí 314 387 tis. Kč (k 31. 12. 2021 činila 297 767 tis. Kč), k těmto pohledávkám jsou vytvořeny opravné položky ve výši 100 %. Jedná se o pohledávky po zahájení soudního řízení, případně pohledávky v konkurzním či insolvenčním řízení.

4.4.2 KRÁTKODOBÉ POSKYTNUTÉ ZÁLOHY

Krátkodobé poskytnuté zálohy k 31. 12. 2022 činí 105 442 tis. Kč (k 31. 12. 2021 činily 90 077 tis. Kč). K meziročnímu nárůstu došlo zejména u poskytnutých záloh na nákup trakční elektrické energie, kterou Správa železnic od 1. 1. 2019 poskytuje všem dopravcům, kteří využívají závislou trakci. Dále zůstatek ovlivňují zálohy uhrazené zhotovitelům akcí v rámci činností oprav a udržování železniční dopravní cesty a zálohy poskytnuté na energii a služby související s prostory využívanými Správou železnic i pronajatými.

4.4.3 DOHADNÉ ÚČTY AKTIVNÍ

Dohadné účty aktivní k 31. 12. 2022 činí 961 588 tis. Kč (k 31. 12. 2021 činily 385 322 tis. Kč).

Výši zůstatku dohadných účtů aktivních ovlivnilo zejména zaúčtování dohadu za doplňkovou službu dodávek trakční elektrické energie dopravcům ve výši 406 400 tis. Kč (v roce 2021 ve výši 262 334 tis. Kč), kterou Správa železnic od 1. 1. 2019 poskytuje všem dopravcům, kteří využívají závislou trakci, a dále dohad na dobropisy dle zpětné výplaty podpor podle zákona o podporovaných zdrojích energie od nadřazených dodavatelů ve výši 385 931 tis. Kč.

Další část se týká právních nároků na očekávaná pojistná plnění od pojišťoven ve výši 6 459 tis. Kč (v roce 2021 ve výši 13 816 tis. Kč) a uplatňovaných škod a poškození za viníky ve výši 75 853 tis. Kč (v roce 2021 ve výši 29 875 tis. Kč). Dále jsou dohadné položky aktivní zaúčtovány na předpokládanou spotřebu tepelné energie vyráběné vlastními silami, která bude po zjištění skutečné spotřeby roku 2022 fakturována nájemcům.

4.5 Peněžní prostředky

Celková hodnota peněžních prostředků k 31. 12. 2022 činila 4 749 245 tis. Kč (k 31. 12. 2021 činila 6 383 011 tis. Kč). Z toho nejvýznamnější položkou je zůstatek bankovních účtů ve výši 4 746 518 tis. Kč (k 31. 12. 2021 ve výši 6 380 537 tis. Kč).

4.6 Náklady příštích období

Tuto položku tvoří zejména časově rozlišené provozní náklady týkající se běžné činnosti následujícího roku (licence, leasingové splátky, pojištění, předplatné, dálniční známky apod.).

4.7 Vlastní kapitál

Hodnota základního kapitálu byla v roce 2022 v souladu s Českým účetním standardem č. 22 navýšena o 286 tis. Kč s ohledem na opravy zápisů na KN u rozdělených pozemků předaných od ČD dle zákona o transformaci (v roce 2021 snížení z důvodu privatizace 92 tis. Kč).

Základní kapitál v roce 2022 ovlivnila zejména delimitace majetku, kdy zůstatková cena bezúplatně převzatého majetku činila 1 718 tis. Kč (v roce 2021 činila 3 930 tis. Kč).

V roce 2022 byl na základě provedených fyzických inventur zařazen do ostatních kapitálových fondů majetek v reprodukční pořizovací ceně 108 tis. Kč (v roce 2021 nebyl zařazen).

Jiný výsledek hospodaření minulých let byl v aktuálním období beze změn, stejně jako v minulém roce.

Organizace plánuje převést ztrátu vytvořenou v běžném období 2022 do položky Neuhrazená ztráta minulých let.

4.8 Rezervy

	Zůstatek k 31. 12. 2021	Tvorba	Čerpání	Zůstatek k 31. 12. 2022
Rezerva na soudní spory s ČEZ	1 619 456	3 209 245	1 619 456	3 209 245
Rezerva na ostatní soudní spory	32 017	0	12 729	19 288
Rezerva na odškodnění pracovních úrazů a nemocí z povolání	15 271	14 751	15 271	14 751
Rezerva na příplatky k důchodům	4 747	3 184	4 747	3 184
Rezerva na nevyplacené mzdové osobní a ostatní náklady	80 500	89 000	80 500	89 000
Rezerva na faktury vystavené ČD za kompenzace za použití pozemků	771 411	0	771 411	0
Celkem (rozvaha řádek B.)	2 523 402	3 316 180	2 504 114	3 335 468

Údaje o charakteru jednotlivých položek rezerv jsou uvedeny v bodě 3.5.

Tvorba rezervy na soudní spory vyplývá ze stavu vzniklých a probíhajících pasivních sporů Správy železnic (spory, v nichž organizace vystupuje jako strana žalovaná), a vyhodnocených rizik budoucích plateb Správy železnic ve prospěch třetích osob, které příslušné nároky vznesly. Rizika těchto plateb jsou vyhodnocena na základě procesního stavu příslušného soudního řízení, dosavadních rozhodnutí ve věci, případně mimosoudních jednání.

Klíčovou položku rezerv na soudní spory představuje rezerva na náhradu škody uplatněné ČEZ z titulu neodebrání nasmlouvaného množství elektrické energie v roce 2010 a 2011.

	Zůstatek k 31. 12. 2022	Zůstatek k 31. 12. 2021
Pozastávky	7 579	9 849
Vádia, kauce, jistoty	2 985	2 990
Peněžní kauce přijaté od odběratelů	62 595	55 057
Celkem (rozvaha řádek C.I.4.)	73 159	67 896

S ohledem na nová prvoinstanční rozhodnutí, která byla vydána v roce 2022, byla k 31. 12. 2022 rezerva na tyto dva soudní spory navýšena na základě odborného právního odhadu možného rizika a doporučení interních útvarů (viz bod 6.2.1).

Na základě odborného právního posouzení rizika z možného budoucího vývoje projektu ÚMVŽST Správa železnic rozpustila dříve vytvořenou rezervu na faktury vystavené ČD za kompenzace za použití pozemků za roky 2019–2021 (viz bod 7.8).

4.9 Dlouhodobé závazky

4.9.1 ZÁVAZKY Z OBCHODNÍCH VZTAHŮ

Dlouhodobé závazky z obchodních vztahů tvoří zejména přijaté peněžní kauce a jistoty od odběratelů. Další významnou část tvoří pozastávky, vádia, kauce a jistoty související s investiční výstavbou.

4.9.2 ODLOŽENÁ DAŇ

Odložená daň je tvořena následujícími tituly:

	Zůstatek k 31. 12. 2022	Zůstatek k 31. 12. 2021
Dlouhodobý hmotný a nehmotný majetek	-3 892 404	-4 018 023
Opravné položky k majetku	13 042	27 432
Opravné položky k zásobám	2 058	2 126
Pohledávky z obchodních vztahů	27 244	19 756
Rezervy	633 739	479 446
Daňové ztráty	1 595 413	877 932
Neproučtovaná odložená daňová pohledávka	-990 423	0
Celkem pohledávka +, závazek - (rozvaha řádek C.I.8.)	-2 611 331	-2 611 331

Správa železnic eviduje daňové ztráty ve výši 8 396 912 tis. Kč, za roky 2019–2022 (údaje za rok 2022 vychází z předběžného propočtu daně z příjmu). V souladu s účetními postupy uvedenými v bodě 3.9 byla pro výpočet odložené daně použita daňová sazba 19 % (v roce 2021 ve výši 19 %).

Klíčovou položkou, která v případě Správy železnic vytváří titul ke vzniku odloženého daňového závazku, jsou dočasné rozdíly mezi účetní a daňovou zůstatkovou cenou odpisovaného dlouhodobého majetku vykazovaného v Rozvaze organizace. Podmínky pro vznik odložené daňové pohledávky tvoří kumulované daňové ztráty, které jsou potenciálně uplatnitelné v budoucích zdaňovacích obdobích jako položky odčitatelné z daňového základu.

S ohledem na očekávaný vývoj základu daně Správa železnic v dohledné době nepovažuje uplatnění odčitatelných položek daně za pravděpodobné a z tohoto důvodu nekompenzuje odložený daňový závazek vykázaný k 31. 12. 2022 o nové daňové pohledávky a ponechává jej na úrovni odpovídající stavu k 31. 12. 2021 (viz bod 3.9).

4.10 Krátkodobé závazky

4.10.1 KRÁTKODOBÉ PŘIJATÉ ZÁLOHY

Krátkodobé přijaté zálohy k 31. 12. 2022 činí 427 808 tis. Kč (k 31. 12. 2021 činily 230 660 tis. Kč). Krátkodobé přijaté zálohy ovlivňují zejména zálohy na služby související s pronájmy a přijaté zálohy za odběr elektrické energie, kterou Správa železnic od 1. 1. 2019 poskytuje všem dopravcům, kteří využívají závislou trakci. Dále jsou zaúčtovány zálohy přijaté na vedlejší služby související s pronájmem bytových i nebytových prostor, na poskytnutí věcných břemen, kdy Správa železnic je osoba povinná.

4.10.2 ZÁVAZKY Z OBCHODNÍCH VZTAHŮ

	Zůstatek k 31. 12. 2022	Zůstatek k 31. 12. 2021
Závazky do splatnosti	3 728 478	3 227 740
Závazky po splatnosti	360 136	33 939
Celkem (rozvaha řádek C.II.4.)	4 088 614	3 261 679

Podstatná část závazků ve lhůtě splatnosti se týká investiční výstavby provedené zhotoviteli Subterra a.s., EUROVIA CS, a.s., STRABAG Rail a.s. a OHLA ŽS, a.s. Závazky po splatnosti představují zejména faktury za investiční výstavbu obdržené před koncem roku 2022, u kterých se čekalo na zdroje ze SFDI a byly proplaceny začátkem roku 2023.

Závazky, které mají k rozvahovému dni dobu splatnosti delší než 5 let, neexistují.

4.10.3 JINÉ ZÁVAZKY

	Zůstatek k 31. 12. 2022	Zůstatek k 31. 12. 2021
MF – úhrada dle státní záruky za úroky z úvěrů po prominutí	0	49 610
Ostatní	1 959	399
Celkem (rozvaha řádek C.II.8.7.)	1 959	50 009

K 31. 12. 2022 představují jiné závazky již pouze jiné krátkodobé dluhy účtované na účtu 379. Dle usnesení vlády ČR č. 934 ze dne 9. 11. 2022 byl proces oddlužení Správy železnic ve vztahu ke státnímu rozpočtu ukončen.

V minulých účetních obdobích byly jiné závazky tvořeny zbývajícím částí závazku za státem tj. MF, vyplývající ze splátek jistin a úroků z úvěrů, které v rámci státní záruky (dle jednotlivých smluv, resp. dle zákona o transformaci) provedl za Správu železnic stát. Zůstatky těchto závazků nebyly úročené.

V roce 2022 došlo k úplnému prominutí zbývajícím částí závazku zúčtováním s MF v podobě převodu kupní ceny za prodej objektu Polikliniky v Brně-Štýřicích a přilehlých pozemků statutárnímu městu Brno. V souladu s usnesením vlády ČR č. 1553 o způsobu promíjení těchto závazků tak byly v roce 2022 prominuty závazky ve výši 49 610 tis. Kč (v roce 2021 ve výši 1 262 168 tis. Kč).

4.10.4 STÁT – DAŇOVÉ ZÁVAZKY A DOTACE

	Zůstatek k 31. 12. 2022	Zůstatek k 31. 12. 2021
Nevyčerpané investiční dotace ze SFDI	708 086	874 360
Příspěvky měst, obcí, krajů a dalších subjektů na investice	31 731	32 128
Nevyčerpaná neinvestiční dotace CEF	8 432	1 488
Daň z příjmů sražená zaměstnancům	84 573	94 404
Ostatní daně	279	306
Celkem (rozvaha řádek C.II.8.5.)	833 101	1 002 686

Zůstatek nevyúčtovaných přijatých investičních dotací k 31. 12. 2022 je představován závazkem z vyčerpaných dotací ze SFDI ve výši 708 086 tis. Kč (z toho nevyčerpaná investiční dotace RRF činí 118 450 tis. Kč). Mezi hlavní důvody nevyúčtování limitu investičních dotací roku 2022 do plné výše limitu patří zejména zálohové platby ex ante, které budou proplaceny zhotovitelům a vyúčtovány až v roce 2023.

Daňové nedoplatky u místně příslušných finančních orgánů Správa železnic neexistuje.

4.10.5 DOHADNÉ ÚČTY PASIVNÍ

Dohadné účty pasivní k 31. 12. 2022 činí 780 508 tis. Kč (k 31. 12. 2021 činily 369 466 tis. Kč) a představují zejména dohad na dobropisy z titulu zpětné výplaty podpor podle zákona o podporovaných zdrojích energie dopravcům ve výši 458 122 tis. Kč. Významnou část dohadných položek pasivních tvoří vrácení poplatků za použití železniční dopravní cesty ve výši 116 000 tis. Kč (v roce 2021 ve výši 116 000 tis. Kč), dále nevyfakturované dodávky elektrické energie, tepla, vody a plynu ve výši 44 139 tis. Kč (v roce 2021 ve výši 117 132 tis. Kč) a dohad na úhradu nákladů za náhradní autobusovou dopravu dopravcům dle Prohlášení o dráze ve výši 43 500 tis. Kč (v roce 2021 ve výši 50 000 tis. Kč).

4.11 Výdaje příštích období

Výdaje příštích období k 31. 12. 2022 činí 174 444 tis. Kč (k 31. 12. 2021 činily 276 897 tis. Kč), z nichž největší položkou jsou náklady spojené s náhradní autobusovou dopravou od ČD ve výši 74 104 tis. Kč (v roce 2021 ve výši 51 868 tis. Kč).

4.12 Tržby za prodej vlastních výrobků a služeb

	2022	2021
Tržby za použití železniční dopravní cesty skupina ČD – nákladní doprava	835 269	773 800
Tržby za použití železniční dopravní cesty skupina ČD – osobní doprava ^{*)}	1 740 067	1 774 949
Tržby za použití železniční dopravní cesty mimo skupinu ČD – nákladní doprava	670 202	707 360
Tržby za použití železniční dopravní cesty mimo skupinu ČD – osobní doprava ^{*)}	313 371	313 855
Tržby za přidělenou kapacitu	137 413	134 000
Tržby za pronájmy	575 073	556 275
Tržby z distribuce a prodeje elektrické energie ^{**)}	5 193 797	3 203 226
Tržby od cizích dopravců za poskytnuté služby (mimořádné zásilky, apod.)	3 610	3 744
Tržby za ostatní externí služby	587 531	475 065
Celkem (výkaz zisku a ztráty řádek I.)	10 056 333	7 942 274

^{*)} součástí jsou i tržby za použití přístupových komunikací

Veškeré výnosy byly realizovány v tuzemsku.

U tržeb za použití železniční dopravní cesty za osobní a nákladní dopravu došlo meziročně k mírnému nárůstu jak u dopravců v osobní, tak nákladní dopravě.

^{**) Tržby z distribuce a prodeje elektrické energie}	Měrná jednotka	2022	2021
Trakční elektrická energie	tis. Kč	4 718 697	2 828 548
	MWh	1 287 295	1 243 042
Netrakční elektrická energie	tis. Kč	475 100	374 678
	MWh	88 567	99 941
Tržby z distribuce a prodeje elektrické energie celkem (tab. 4.12)	tis. Kč	5 193 797	3 203 226

Tržby z distribuce a prodeje elektrické energie dosáhly významného nárůstu v souvislosti s růstem cen silové složky elektřiny na trhu. Správa železnic je od 1. 1. 2019 v souladu se zákonem o dráhách

poskytovatelem doplňkové služby dodávek trakční silové elektrické energie pro potřeby všem dopravců, kteří využívají závislou trakci.

4.13 Spotřeba materiálu a energie

	2022	2021
Náklady na spotřebu materiálu	1 713 994	2 009 798
Z toho – OUA	613 763	745 510
Náklady na spotřebu energie	824 315	535 333
Náklady na spotřebu vody	15 149	13 883
Náklady na spotřebu tepla	71 607	59 194
Náklady na spotřebu plynu	129 970	55 819
Náklady na nákup elektrické energie	5 034 112	2 964 608
Náklady na spotřebu pohonných hmot	147 180	109 218
Ostatní	17 256	16 486
Celkem (výkaz zisku a ztráty řádek A.2.)	7 953 583	5 764 339

Vlivem energetické krize došlo v roce 2022 k nárůstu prakticky u všech druhů nákladů, zejména v souvislosti se zajištěním trakční elektrické energie pro dopravce. Výjimkou je snížení nákladů na spotřebu materiálu, který bylo zapříčiněno poklesem materiálu na opravné a údržbové akce (OUA).

4.14 Nákup služeb

	2022	2021
Náklady na opravy a udržování stavebního charakteru bez OUA	125 374	120 590
Náklady na opravy bytů	78 862	69 130
Náklady na služby od statutárního auditora	1 138	1 965
Z toho: náklady za povinný audit účetní závěrky pro daný rok	1 138	1 125
náklady za jiné neauditorské služby	0	840
OUA	6 033 431	8 914 285
Z toho: opravy a udržování stavebního charakteru	4 863 048	7 287 808
ostatní	1 170 383	1 626 477
Ostatní	2 539 321	2 461 709
Z toho: opravy a udržování	897 571	881 700
služby (nájemné, provoz, servis a úpravy SW, úklid veřejných prostor, ostražba, ekologie apod.)	1 641 750	1 580 009
Celkem (výkaz zisku a ztráty řádek A.3.)	8 778 126	11 567 679

Nejvýznamnější položkou v nákladech na služby jsou pravidelně náklady na OUA odrážející intenzitu oprav a údržby při zajištění provozuschopnosti celostátních a regionálních drah. OUA jsou zakázky, které jsou řešeny v souladu s legislativou zadávacího řízení a jsou ve Správě železnic součástí Plánu oprav a údržby. Z důvodu přehlednější evidence jsou tyto služby sledovány zvlášť.

4.15 Jiné provozní výnosy

	2022	2021
Dotace SFDI na opravy a údržbu celostátních a regionálních drah	15 251 060	18 509 103
Neinvestiční dotace ze SFDI – provozně účelová	32 411	34 897
Neinvestiční dotace ze SR	335	0
Dotace ze SFDI na provozování dráhy	3 100 000	4 300 000
Ostatní dotace	20 316	9 782
Výnos z výzisku materiálu	364 983	360 884
Přijaté smluvní pokuty a úroky z prodlení	51 165	31 826
Nároky na náhrady od pojišťoven a za manka a škody	100 075	120 600
Výnos z titulu prominutí závazků Správy železnic (oddlužení)	0	1 262 168
Ostatní	45 396	77 461
Celkem (výkaz zisku a ztráty řádek III.3.)	18 965 741	24 706 721

Pokles výnosů je způsoben zejména snížením objemu obdržovaných dotací ze SFDI na opravy a údržbu celostátních a regionálních drah a na provozování dráhy. K dalšímu snížení jiných provozních výnosů došlo vlivem absence výnosů z titulu prominutí závazků.

4.16 Jiné provozní náklady

	2022	2021
Pokuty a penále, úroky z prodlení	188 533	743
Odpisy pohledávek	4 579	9 476
Odpis zmařených investic	3 462	497
Vyplacené renty	3 233	4 043
Náklady spojené s nezaměstnáváním osob se sníženou pracovní schopností	39 000	39 490
Pojistné majetku a odpovědnosti	112 218	108 980
Členské příspěvky	20 710	9 226
Manka a škody	3 509	906
Škody v odpovědnosti způsobené na cizím majetku	26 022	23 387
Náklady z náhradní autobusové dopravy za přerušenu osobní dopravu a kompenzace cestujícím	290 802	202 895
Ostatní	47 763	46 531
Celkem (výkaz zisku a ztráty řádek F.5.)	739 831	446 174

Výši jiných provozních nákladů v roce 2022 nejvíce ovlivnily náklady vyplývající z Prohlášení o dráze, kdy na základě platného zákona o dráhách, ve znění pozdějších předpisů, má dopravce právo uplatnit u Správy železnic náklady v případě zabezpečení náhradní autobusové dopravy za přerušenu osobní dopravu a kompenzace cestujícím. Na růst nákladů mělo dále vliv vrácení úroků z prodlení a nákladů řízení přijatých v souvislosti s kauzou ČEZ Prodej, s.r.o. (viz bod 6.2.1) týkající se Sporů o vydání bezdůvodného obohacení.

4.17 Ostatní finanční výnosy

Finanční výnosy zahrnují zejména kurzové zisky z přepočtu cizoměnových transakcí.

4.18 Ostatní finanční náklady

Finanční náklady zahrnují zejména kurzové ztráty z přepočtu cizoměnových transakcí a bankovní poplatky.

5. ZAMĚŠTNANCI, VEDENÍ ORGANIZACE A STATUTÁRNÍ ORGÁNY

5.1 Osobní náklady a počet zaměstnanců

Průměrný přepočtený počet zaměstnanců a členů vedení Správy železnic a související běžné osobní náklady za rok 2021 a 2022:

2021	Průměrný počet zaměstnanců	Mzdové náklady	Soc. zabezpečení a zdrav. pojištění	Ostatní náklady	Osobní náklady celkem
Zaměstnanci	17 210	9 255 149	3 108 314	552 452	12 915 915
Vedení *)	5	30 280	4 849	74	35 203
Správní rada a její výbory	--	2 991	1 010	--	4 001
Celkem	17 215	9 288 420	3 114 173	552 526	12 955 119

*) Mzdové náklady roku 2021 (včetně nákladů bývalých zaměstnanců vedení) čerpané v roce 2021 z rezervy vytvořené v roce 2020 na mzdové náklady tohoto roku činily 11 995 tis. Kč.

2022	Průměrný počet zaměstnanců	Mzdové náklady	Soc. zabezpečení a zdrav. pojištění	Ostatní náklady	Osobní náklady celkem
Zaměstnanci	17 120	9 816 922	3 300 517	548 367	13 665 806
Vedení *)	5	32 812	5 288	74	38 174
Správní rada a její výbory	--	2 588	875	--	3 463
Celkem	17 125	9 852 322	3 306 680	548 441	13 707 443

*) Mzdové náklady roku 2022 (včetně nákladů bývalých zaměstnanců vedení) čerpané v roce 2022 z rezervy vytvořené v roce 2021 na mzdové náklady tohoto roku činily 14 628 tis. Kč.

K 1. 1. 2022 zaměstnávala Správa železnic 17 246 zaměstnanců pracujících celkem v 15 organizačních složkách – ve 14 organizačních jednotkách podle náplně činnosti a regionů a dále na Generálním ředitelství se sídlem v Praze, které zajišťuje strategickou a organizační roli v organizaci.

V průběhu roku 2022 pokračoval proces změny organizační struktury Správy železnic, který schválila správní rada a jehož cílem je optimální a efektivní nastavení jednotlivých procesů v organizaci, a to jak na úrovni generálního ředitelství, tak i dalších organizačních jednotek. K 1. 1. 2022 došlo ke sloučení Oblastního ředitelství Ostrava a Oblastního ředitelství Olomouc do jedné organizační jednotky Oblastního ředitelství Ostrava. K 1. 4. 2022 byl zahájen proces centralizace ICT do nově vzniklé organizační jednotky Správa železničních informačních technologií (SŽT) v úseku generálního ředitele Správy železnic, který byl dokončen 31. 12. 2022. Svou organizační strukturu změnila k 1. 4. 2022 také organizační jednotka Centrum telematiky a diagnostiky, kromě vzniku nového úseku železniční telematiky došlo i k centralizaci činností v oblasti mechanizace a technologie, nedestruktivního zkoušení železničního svršku a metrologie. K 1. 10. 2022 vznikla další nová organizační jednotka Stavební správa vysokorychlostních tratí (SSVRT) v úseku modernizace dráhy Správy železnic a Situační centrum Správy železnic. Došlo k posílení činností i v dalších vybraných oblastech (např. dispečerského řízení, požární ochrany u Hasičského záchranného

sboru, železniční geodézie v souvislosti s tvorbou digitální technické mapy železnice). Naopak na základě úkolu správní rady došlo ke snížení počtu zaměstnanců Generálního ředitelství Správy železnic k 31. 12. 2022 o 12,8 % ve srovnání ke stavu k 31. 12. 2021. Oblastní ředitelství Praha a Plzeň a také Brno a Ostrava změnila v průběhu roku 2022 své obvody.

Nadále pokračoval proces racionalizace a optimalizace související s předáváním investičních staveb do provozu, v jehož důsledku se snížil celkový počet zaměstnanců řízení provozu o 121 (tj. o 1,6 %).

V průběhu roku 2022 bylo vyplaceno odstupné 200 zaměstnancům.

K 31. 12. 2022 bylo v organizaci zaměstnáno 17 108 zaměstnanců (k 31. 12. 2021 bylo zaměstnáno 17 282), což je o 174 zaměstnanců méně oproti stavu k 31. 12. 2021.

5.2 Poskytnuté půjčky, úvěry či ostatní plnění

Členové vedení organizace neobdrželi v letech 2021 a 2022 žádné půjčky a úvěry, či jiné odměny a plnění nad rámec základních odměn a plnění sjednaných v manažerské smlouvě schválených správní radou.

V roce 2022 byly členům správní rady a členům jejich výborů vyplaceny odměny v celkové výši 2 588 tis. Kč (v roce 2021 ve výši 2 991 tis. Kč).

6. PODMÍNĚNÉ A DALŠÍ NEUVEDENÉ ZÁVAZKY V ÚČETNICTVÍ

6.1 Závazky nezahrnuté v rozvaze

6.1.1 EKOLOGICKÉ ZÁVAZKY

Dle výstupů z dříve provedeného plošného ekologického auditu majetku státu s právem hospodaření pro Správu železnic (2008) a z dalších dostupných analýz vyplývá, že stav prokázaného znečištění je menší než se původně předpokládalo (souvisí to i s rozdělením majetku po ČD, s.o. v minulosti dle zákona o transformaci), a proto nebude třeba tyto lokality dále intenzivně sledovat, jednalo se však pouze o dílčí vzorek míst s potenciální kontaminací z minulosti, proto nelze vyčíslit celkové možné budoucí závazky související se škodami způsobenými minulou činností (případná stará zátěž ve formě znečištění půdy, podzemní vody apod.).

Nelze stanovit ani závazky související s prevencí možných škod budoucích (zejména následkem havarijních úniků závadných látek do životního prostředí při mimořádných událostech). S ohledem na výše uvedené jsou skutečně vynaložené náklady na řešení případného odvrácení ekologických zátěží (i potenciálních) účtovány jako provozní náklady v rámci zabezpečení provozuschopnosti železniční dopravní cesty – při prokázání původce ekologické havárie jsou jemu takové náklady přeúčtovány.

Současně bude v rámci plánovaných investičních akcí pokračovat i postupné odstraňování hlukové zátěže v koridorových i mimokoridorových úsecích.

V případě modernizace železniční dopravní cesty je ochrana životního prostředí nedílnou součástí projektové dokumentace a náklady na životní prostředí (např. budování protihlukových stěn nebo jiná kompenzační opatření) jsou součástí pořizovací ceny nové investiční výstavby.

Za rok 2022 se celkové neinvestiční náklady na oblast životního prostředí pohybovaly ve výši cca 841 371 tis. Kč (v roce 2021 ve výši 502 783 tis. Kč). Investiční náklady za oblast protihlukové ochrany při modernizaci tratí byly vyčísleny na 71 876 tis. Kč (v roce 2021 ve výši 222 948 tis. Kč).

Další investiční náklady, které se týkají především plánované činnosti na údržbu budov v majetku Správy železnic a svým charakterem rovněž přispívají k ochraně životního prostředí (snížením energetické náročnosti), byly v roce 2022 vyčísleny na 48 931 tis. Kč (v roce 2021 ve výši 73 475 tis. Kč).

6.2 Soudní spory

6.2.1 ČEZ PRODEJ, S.R.O.

Správa železnic uzavřela na základě výběrového řízení v roce 2008 se společností ČEZ Prodej, s.r.o. smlouvu o dodávce trakční elektrické energie na roky 2009 až 2011. Vzhledem ke změně legislativních podmínek přestala Správa železnic od 1. 1. 2010 dodávat trakční elektrickou energii dopravcům a příslušným způsobem také snížila odběr od společnosti ČEZ. Přestože se Správa železnic domnívá, že postupovala v souladu s uzavřenou smlouvou, společnost ČEZ podala žalobu na náhradu škody ve výši rozdílu mezi sjednaným a realizovaným náhradním prodejem za roky 2010 a 2011. Celá věc je v současné době řešena soudně. Ve věci náhrady škody ve výši rozdílu mezi sjednaným a realizovaným náhradním prodejem za rok 2010 vyhověl Vrchní soud v Praze dne 19. 3. 2015 žalobě a Správa železnic byla zavázána k úhradě částky 1 131 262 tis. Kč. Na základě dovolání Správy železnic následně Nejvyšší soud ČR rozsudky soudů nižších instancí zrušil a věc vrátil Městskému soudu v Praze. Ten rozsudkem ze dne 2. 8. 2018 potvrzeným rozhodnutím Vrchního soudu v Praze ze dne 20. 5. 2019 žalobu ČEZ pravomocně zamítl. Proti tomuto rozhodnutí podal ČEZ dne 27. 8. 2019 dovolání. Dne 29. 4. 2021 o něm Nejvyšší soud ČR rozhodl tak, že rozsudek Městského soudu v Praze i rozsudek Vrchního soudu v Praze zrušil a věc opětovně vrátil Městskému soudu v Praze k dalšímu řízení. Dne 16. 10. 2019 podal ČEZ proti rozsudku Vrchního soudu v Praze ze dne 20. 5. 2019 ještě ústavní stížnost k Ústavnímu soudu ČR. Ústavní soud následně nálezem rozhodl tak, že napadený rozsudek v části, jíž bylo rozhodnuto o neúčinnosti zpětvzetí žaloby ze strany ČEZ, zrušil a vrátil Městskému soudu v Praze. Ve zbytku byla ústavní stížnost odmítnuta. Městský soud v Praze na základě uvedeného nálezu rozhodl, že zpětvzetí žaloby je neúčinné. Dne 8. 9. 2022 Městský soud v Praze vyhlásil rozsudek, kterým žalobě ČEZ částečně vyhověl a Správě železnic uložil povinnost uhradit částku 765 360 tis. Kč se zákonným úrokem z prodlení od 16. 8. 2010 do 25. 5. 2015 a od 10. 10. 2019 do zaplacení a náklady řízení protistrany ve výši 20 740 tis. Kč, když na

základě pokynu Nejvyššího soudu ČR nyní neshledal na straně Správy železnic naplnění okolností vylučujících její odpovědnost. Proti rozsudku podala Správa železnic dne 4. 10. 2022 odvolání.

Zrušením rozsudku Vrchního soudu v Praze, kterým byla Správě železnic původně uložena povinnost k úhradě částky 1 131 262 tis. Kč, odpadl právní titul plnění ze strany Správy železnic a ČEZ vzniklo bezdůvodné obohacení. Toto bezdůvodné obohacení ČEZ odmítl Správě železnic vydat, a proto Správa železnic podala dne 17. 10. 2017 k Obvodnímu soudu pro Prahu 4 žalobu na vydání bezdůvodného obohacení. Dne 5. 2. 2019 Obvodní soud pro Prahu 4 rozsudkem potvrzeným rozhodnutím Městského soudu v Praze ze dne 18. 9. 2019 žalobě pro vydání bezdůvodného obohacení zcela vyhověl. Na jeho základě dne 9. 10. 2019 ČEZ zaplatil Správě železnic částku 1 115 954 tis. Kč s příslušenstvím ve výši 191 679 tis. Kč. Proti rozhodnutí Městského soudu v Praze podal ČEZ dne 9. 12. 2019 dovolání k Nejvyššímu soudu ČR. V rámci dovolacího řízení Nejvyšší soud ČR rozsudkem ze dne 31. 1. 2022 rozsudek Městského soudu v Praze ze dne 18. 9. 2019 zrušil a věc vrátil Městskému soudu v Praze. Městský soud v Praze na základě výše uvedeného dne 26. 8. 2022 zrušil rozsudek Obvodního soudu pro Prahu 4 ze dne 5. 2. 2019 a věc mu vrátil k dalšímu jednání.

Ve věci náhrady škody ve výši rozdílu mezi sjednaným a realizovaným náhradním prodejem za rok 2011 bylo řízení přerušeno do skončení řízení o dovolání ve věci náhrady škody za rok 2010. Proti rozhodnutí o přerušení řízení podala Správa železnic dovolání, kterému Nejvyšší soud ČR vyhověl a věc vrátil Městskému soudu v Praze k dalšímu řízení. Dne 25. 1. 2022 Městský soud v Praze vynesl rozsudek, kterým žalobě ČEZ v plném rozsahu vyhověl a Správě železnic uložil povinnost uhradit částku 857 942 tis. Kč s příslušenstvím. Proti rozsudku podala Správa železnic dne 25. 1. 2022 odvolání.

Dne 21. 2. 2023 Vrchní soud v Praze rozsudek soudu prvního stupně změnil a žalobu v částce 131 084 tis. Kč a příslušných úroků z prodlení zamítl. Správě železnic bylo uloženo uhradit ČEZ částku 726 857 tis. Kč s úrokem ve výši 7,75 % p.a. z této

částky od 1. 5. 2011 do zaplacení a náklady řízení, které budou specifikovány v písemném vyhotovení rozsudku.

Vzhledem k odbornému právnímu odhadu možného rizika z budoucího vývoje těchto dvou soudních sporů ve výši cca 3 256 103 tis. Kč (jistina a úroky z prodlení) se Správa železnic rozhodla k 31. 12. 2022 navýšit rezervu k jejímu krytí (viz bod 4.8).

6.2.2 GRANDI STAZIONI ČESKÁ REPUBLIKA, S.R.O.

V rámci koupě části závodu byla na Správu železnic převedena nájemní smlouva se společností Grandi Stazioni Česká republika, s.r.o. (GS) na pronájem železniční stanice Praha hl. n. Tato smlouva ke dni 15. 10. 2016 zanikla. Na základě ustanovení této smlouvy vyčíslila GS hodnotu technického zhodnocení provedeného za dobu pronájmu na pronajátém majetku v celkové výši 776 503 tis. Kč. Správa železnic následně vyzvala GS k doložení této hodnoty příslušnými doklady a na základě předložených dokladů akceptovala částku 565 684 tis. Kč, tuto částku Správa železnic v roce 2016 poukázala na účet GS.

Zbylou částku ve výši 210 819 tis. Kč Správa železnic odmítla uhradit a GS podala dne 2. 11. 2016 k Obvodnímu soudu pro Prahu 1 žalobu o zaplacení uvedené částky včetně příslušenství (smluvní pokuta ve výši 0,5 % denně z dlužné částky a zákonného úroku z prodlení). Dne 5. 4. 2019 vydal Obvodní soud pro Prahu 1 rozsudek, kterým byla žaloba GS zamítnuta. V rámci odvolacího řízení Městský soud v Praze dne 3. 12. 2019 rozsudek soudu prvního stupně částečně potvrdil, v části jistiny ve výši 176 392 tis. Kč a smluvní pokuty z uvedené částky za dobu po 18. 1. 2017 rozsudek zrušil a věc vrátil Obvodnímu soudu pro Prahu 1 k dalšímu řízení. Následovalo podání dovolání ze strany GS k Nejvyššímu soudu ČR proti té části rozsudku Městského soudu v Praze ze dne 3. 12. 2019, v níž byl prvostupňový rozsudek potvrzen ohledně zamítnutí nároku na část žalované smluvní pokuty a část žalovaného úroku z prodlení.

O podaném dovolání Nejvyšší soud ČR rozhodl až rozsudkem ze dne 14. 12. 2020, uveřejněným dne 23. 12. 2020, jímž byla zrušena část rozsudku Městského soudu v Praze, kterou byl potvrzen zamítavý rozsudek Obvodního soudu pro Prahu 1 ohledně nároku na zaplacení zákonného úroku z prodlení ve výši 8,05 % ročně z částky 565 684 tis. Kč za období od 21. 10. 2016 do 25. 11. 2016 a nároku na úhradu smluvní pokuty ve výši 0,5 % denně z částky 742 077 tis. Kč za období od 24. 10. 2016 do 25. 11. 2016 a z částky 176 393 tis. Kč za období od 26. 11. 2016 do 18. 1. 2017 s tím, že ohledně těchto částí žalovaných nároků se věc vrací Městskému soudu v Praze k dalšímu řízení. Důvodem uvedeného zrušovacího výroku byl závěr Nejvyššího soudu ČR o částečně nesprávném a částečně nedostatečném, a tedy i nepřezkoumatelném odůvodnění zmíněné části rozsudku Městského soudu v Praze. Městský soud v Praze následně v uvedené části zamítavý rozsudek Obvodního soudu pro Prahu 1 rovněž zrušil a vrátil mu věc k dalšímu řízení. Poslední jednání ve věci proběhlo dne 16. 3. 2022. Předmětem nalézacího řízení, vedeného Obvodním soudem pro Prahu 1, jsou jistina ve výši 176 393 tis. Kč, úroky z prodlení (jejichž výše byla k 31. 12. 2022 stanovena celkem na 92 470 tis. Kč) a žalobcem nárokováná smluvní pokuta (jejichž výše k 31. 12. 2022 dosahuje 2 086 578 tis. Kč). Na základě závěrů posledního jednání soud nařídil usnesením ze dne 21. 7. 2022 vypracování dalšího znaleckého posudku, který doposud nebyl předán soudu.

S ohledem na procesní stav věci a na dosavadní rozhodnutí jednotlivých soudů, které věc již posuzovaly, a odůvodnění jejich rozhodnutí nelze v současné době predikovat, jaké bude konečné rozhodnutí ve věci a kdy k němu dojde. Rovněž tak nelze za současné situace stanovit relevantní a podložený odhad případné budoucí platby Správy železnic ve prospěch GS, pakliže by organizace byla ve vedeném sporu neúspěšná.

Na základě zhodnocení současného vývoje daného sporu Správa železnic netvoří rezervu k tomuto sporu, jelikož budoucí plnění nepovažuje za pravděpodobné.

6.3 Majetkoprávní vztahy

Správa železnic převzala do své evidence i některé pozemky s nevyjasněnými majetkoprávními vztahy. Tyto případy jsou průběžně prověřovány na základě digitalizace údajů v katastru nemovitostí. Případné úpravy se účtují proti účtům vlastního kapitálu (viz bod 3.4).

6.4 Budoucí závazky z koridorové výstavby

S cílem komplexního propojení české železniční infrastruktury s evropskou železniční infrastrukturou zajišťuje Správa železnic výstavbu tranzitních železničních koridorů, z nichž výstavba I. koridoru skončila v roce 2004 a výstavba II. koridoru v roce 2007. V současné době probíhá realizace III. a IV. koridoru.

Realizaci III. koridoru v trase státní hranice Mosty u Jablunkova – Dětmárovice – Přerov – Česká Třebová – Praha – Plzeň – Cheb, státní hranice schválila vláda ČR usnesením č. 575 ze dne 5. 6. 2002.

Realizaci IV. koridoru v trase státní hranice Horní Dvořiště – České Budějovice – Praha schválila vláda ČR usnesením č. 1317 ze dne 10. 12. 2001.

V roce 2015 schválila vláda ČR usnesením č. 269 výše uvedené celkové předpokládané náklady.

Stav k 31. 12. 2022	Dosud provedená výstavba	Zbývajících odhadovaných náklady	Celkové odhadované náklady
I. koridor	40 759 568	0	40 759 568
II. koridor	39 016 291	0	39 016 291
III. koridor	54 782 122	13 198 595	67 980 717
IV. koridor	34 487 843	1 598 073	36 085 916
Celkem	169 045 824	14 796 668	183 842 492

7. DALŠÍ INFORMACE

7.1 Vznik organizace

Dne 1. 3. 2002 nabyl účinnosti zákon o transformaci a zákon č. 77/1997 Sb., o státním podniku, ve znění pozdějších předpisů (zákon o státním podniku). Na základě tohoto zákona došlo dne 31. 12. 2002 k ukončení činnosti ČD, s.o. a od 1. 1. 2003 ke vzniku SŽDC (nyní Správa železnic) a společnosti ČD jako jejích právních nástupců.

Správa železnic převzala majetek tvořící železniční dopravní cestu, zatímco společnost ČD převzala majetek sloužící k provozování železniční dopravy. Správa železnic zároveň převzala většinu pohledávek a závazků, zatímco společnost ČD převzala pouze nesplacené pohledávky a závazky z obchodně přepravních vztahů a pohledávky a závazky z pracovníprávních vztahů svých zaměstnanců. Oba subjekty převzaly majetek a závazky v jejich účetních hodnotách.

V dubnu 2004 byl novelizován zákon o transformaci. Na základě této novely byl k 1. 7. 2004 na Správu železnic převeden majetek ČD, s.o. určený k úhradě závazků ČD, s.o., který dle původní podoby zákona o transformaci přešel na MD.

I když bylo při dělení majetku na jednotlivé nástupnické organizace postupováno se snahou zajistit správné a právně konzistentní rozdělení majetku

a závazků, přetrvávají i nadále možnosti alternativního výkladu některých ustanovení zákona o transformaci. To se týká zvláště dlouhodobého hmotného majetku a zdrojů jeho financování. Účetní závěrka Správy železnic neobsahuje žádné úpravy, které by mohly vyplynout z takových případných budoucích změn použitých výkladů a z nich vyplývajících dopadů do vykazovaných položek a hodnot majetku a závazků Správy železnic.

7.2 Významné faktory ovlivňující činnost Správy železnic

Správa železnic vznikla a její činnost se řídí zákonem o transformaci, zákonem o drahách, a dalšími obecnými právními předpisy upravujícími postavení státní organizace. Z výše uvedených zákonů vyplývá mimo jiné rozsah majetku, se kterým hospodaří Správa železnic, nebo její role při provozování a zabezpečení provozuschopnosti železniční dopravní cesty ve veřejném zájmu.

Novelizací zákona o transformaci přešla na Správu železnic ke dni 1. 7. 2008 činnost provozovatele dráhy. Z toho důvodu byla k 30. 6. 2008 ukončena platnost smlouvy mezi Správou železnic a ČD o zabezpečení provozuschopnosti dráhy a tato byla nahrazena jednotlivými dílčími smlouvami zabezpečujícími vzájemné vztahy mezi Správou železnic a ČD.

Na základě usnesení vlády ČR č. 486 ze dne 22. 6. 2011 o převedení zbývajících činností, které jsou obsahem provozování dráhy (Obsluha dráhy), z ČD na Správu železnic a v návaznosti na obchodní zákoník byla k 1. 9. 2011 realizována koupě části podniku. Předmětem nákupu byla Obsluha dráhy, tj. řízení provozu ve stanicích a na tratích.

Na základě usnesení vlády ČR č. 1546 ze dne 21. 12. 2015 o koupi části závodu „Železniční stanice“ od ČD na Správu železnic byl ke dni 1. 7. 2016 realizován převod této části závodu. Předmětem

koupe byly pozemky, budovy, movitý a další majetek spolu s operativní evidencí, zásobami, pohledávkami, závazky a časovým rozlišením.

Správa železnic poskytuje železniční dopravní cestu dopravcům k užívání ve veřejném zájmu za úředně stanovenou cenu v souladu se zákonem č. 526/1990 Sb., o cenách. Příjmy z úhrady za používání železniční dopravní cesty nepostačují na pokrytí nákladů na její provoz, údržbu a další rozvoj. Financování této činnosti Správy železnic je tudíž závislé na dotacích od státu, případně dalších subjektů.

7.3 Vztahy s významnými odběrateli ČD a ČD Cargo

Významné výnosy Správy železnic realizované ve vztahu ke společnosti ČD:

	2022	2021
Tržby za použití železniční dopravní cesty – osobní doprava ¹⁾	1 740 057	1 774 949
Tržby za použití železniční dopravní cesty – nákladní doprava	2 531	4 586
Tržby za přidělenou kapacitu	60 628	58 476
Tržby z distribuce a prodeje elektrické energie	2 907 762	1 626 574
Výkony Hasičského záchranného sboru za poskytování HZS	623	690
Výkony za provoz telekomunikačních sítí	53 010	53 327
Celkem	4 764 611	3 518 602

¹⁾ součástí jsou i tržby za použití přístupových komunikací

K 31. 12. 2022 eviduje Správa železnic pohledávky a závazky za ČD, jejichž celková čistá hodnota představuje pohledávku ve výši 545 478 tis. Kč (k 31. 12. 2021 ve výši 189 781 tis. Kč). Částka, která je v rozvaze vykázána jako součást pohledávek z obchodních vztahů a poskytnutých záloh, činí za ČD 604 408 tis. Kč (v roce 2021 činila 300 237 tis. Kč). Závazek z obchodních vztahů, včetně přijatých záloh, představuje částku ve výši 58 930 tis. Kč (v roce 2021 ve výši 110 456 tis. Kč).

Významné výnosy Správy železnic realizované ve vztahu ke společnosti ČD Cargo:

	2022	2021
Tržby za použití železniční dopravní cesty – osobní doprava	10	0
Tržby za použití železniční dopravní cesty – nákladní doprava	832 738	769 214
Tržby za přidělenou kapacitu	32 939	30 912
Tržby z distribuce a prodeje elektrické energie	1 086 528	638 433
Výkony Hasičského záchranného sboru za poskytování HZS	577	580
Výkony za provoz telekomunikačních sítí	38 373	38 703
Celkem	1 991 155	1 477 842

K 31. 12. 2022 eviduje Správa železnic pohledávky a závazky vůči ČD Cargo, jejichž celková čistá hodnota představuje pohledávku k 31. 12. 2022 ve výši 232 934 tis. Kč (k 31. 12. 2021 ve výši 202 114 tis. Kč). Částka, která je v rozvaze vykázána jako součást pohledávek z obchodních vztahů, činí k 31. 12. 2022 za ČD Cargo 242 175 tis. Kč (k 31. 12. 2021 činila 209 148 tis. Kč). Závazek z obchodních vztahů včetně přijatých záloh představuje k 31. 12. 2022 částku ve výši 9 241 tis. Kč (k 31. 12. 2021 ve výši 7 034 tis. Kč).

7.4 Privatizace

Správa železnic eviduje majetek určený k privatizaci. Tento majetek je v účetnictví oddělen účetním okruhem – Majetek k oddlužení závazků (MOZ).

V roce 2022 nebyly realizovány žádné projekty na majetek v účetním okruhu MOZ (v roce 2021 ve výši 92 tis. Kč).

K 31. 12. 2022 Správa železnic eviduje dlouhodobý majetek určený k úhradě závazků převzatých po ČD, s.o. uvedený v příloze zákona o transformaci v účetní zůstatkové hodnotě 435 995 tis. Kč. (k 31. 12. 2021 v hodnotě 463 095 tis. Kč).

7.5 Prodej majetku

Prodej zbytného nemovitého majetku – okruh ZDC

Za rok 2022 v okruhu Železniční dopravní cesty (ZDC) činily tržby z prodeje nemovitého majetku schváleného vládou ČR celkem 159 699 tis. Kč (v roce 2021 činily 31 814 tis. Kč).

Prodej zbytného nemovitého majetku – okruh MOZ

Za rok 2022 v okruhu MOZ činily tržby z prodeje nemovitého majetku schváleného vládou ČR celkem 51 609 tis. Kč (v roce 2021 nebyly uzavřeny žádné obchodní případy).

7.6 Pronájem majetku

Pronájem majetku vedený v účetním okruhu ZDC

K 31. 12. 2022 bylo evidováno 2 314 nájemních smluv na byty, přičemž tržby z nich dosáhly celkem 88 648 tis. Kč (v roce 2021 činily 84 858 tis. Kč, evidováno 2 241 nájemních smluv).

Na ostatní nemovitý majetek mimo bytový fond bylo evidováno 7 261 nájemních smluv, přičemž tržby z nich včetně movitého majetku dosáhly celkem

451 171 tis. Kč (v roce 2021 činily 438 656 tis. Kč, evidováno 6 900 nájemních smluv).

Tržby z pronájmu celkem činily 539 819 tis. Kč, evidováno celkem 9 575 nájemních smluv (v roce 2021 činily 523 514 tis. Kč, evidováno celkem 9 141 nájemních smluv).

Pronájem majetku vedený v účetním okruhu MOZ

K 31. 12. 2022 bylo evidováno 75 nájemních smluv na byty, přičemž tržby z nich dosáhly celkem 2 524 tis. Kč (v roce 2021 činily 2 221 tis. Kč, evidováno 70 nájemních smluv).

Na ostatní majetek nemovitý mimo bytový fond bylo evidováno 128 nájemních smluv, přičemž tržby z nich dosáhly celkem 14 033 tis. Kč (v roce 2021 činily 12 788 tis. Kč, evidováno 127 nájemních smluv).

Tržby z pronájmu tedy celkem činily 16 557 tis. Kč, evidováno celkem 203 nájemních smluv (v roce 2021 činily 15 009 tis. Kč, evidováno celkem 197 nájemních smluv).

7.7 Přehled o peněžních tocích

Pro účely sestavení přehledu o peněžních tocích jsou peněžní prostředky a peněžní ekvivalenty definovány tak, že zahrnují peníze v pokladně, peníze na cestě, peníze na bankovních účtech a další finanční aktiva, jejichž ocenění může být spolehlivě určeno a která mohou být snadno přeměněna v peněžní prostředky. Zůstatek peněžních prostředků a peněžních ekvivalentů je na konci účetního období následující:

	Zůstatek k 31. 12. 2022	Zůstatek k 31. 12. 2021
Peněžní prostředky v pokladně	2 727	2 474
Peněžní prostředky na účtech	4 746 518	6 380 537
Celkem (rozvaha řádek C.IV.)	4 749 245	6 383 011

Peněžní toky z provozních, investičních nebo finančních činností se uvádějí v přehledu o peněžních tocích nekompenzované.

7.8 Projekt úpravy majetkoprávních vztahů v železničních stanicích

Dne 19. 1. 2023 obdržela Správa železnic od ČD daňový doklad za užívání předmětných pozemků ČD pro období od 1. 1. 2022 do 31. 12. 2022 v celkové výši 577 157 tis. Kč (bez DPH). Celková výše zaslaných faktur za jednotlivé kalendářní roky k období od 1. 3. 2017 do 31. 12. 2022 spolu s opravnými daňovými doklady, kterými byla s ohledem na očekávané stanovisko Evropské komise upravena splatnost do 31. 12. 2024, činí 2 987 237 tis. Kč (bez DPH).

V rámci připravované transakce ÚMVŽST nebyla dosud uzavřena žádná smlouva kupní nebo smlouva o narovnání postupem prenotifikovaným Evropskou komisí. Orgány Evropské komise dosud neschválily jednotnou Metodiku ocenění nemovitých věcí, na jejímž základě je oceněn předmět převodu transakce ÚMVŽST. MD jako zakladatel Správy železnic (§ 17a zákona o státním podniku a § 19 odstavec 6 zákona o transformaci) zatím neschválilo kupní cenu předmětu převodu stanovenou znaleckým posudkem vypracovaným dle Metodiky ocenění nemovitých věcí, a podmínky transakce včetně objemu finančního plnění tak nebyly ani schváleny příslušnými orgány České republiky.

Dle názoru Správy železnic společný prenotifikační návrh předpokládá uzavření právního vztahu v budoucnu, tedy nyní závazek Správy železnic, i když s prodlouženou splatností ve vazbě na obdržené opravné daňové doklady, neexistuje. To potvrzuje i metodické stanovisko GFR, jež považuje předmětnou kompenzaci za úplatu za poskytnutou službu dlouhodobého užívání pozemků, čímž tato služba bude předmětem daně v budoucnu, nicméně rovněž až za podmínky, že vznikne mezi ČD a Správou železnic právní vztah splňující výše uvedené předpoklady.

Mimo jiné z výše uvedených důvodů (vedle dalších, např. co do výše) Správa železnic nadále veškeré uvedené daňové doklady rozporuje a odmítá dle nich plnit.


8. UDÁLOSTI PO DATU ÚČETNÍ ZÁVĚRKY

8.1 Soudní spor na náhradu škody uplatněné ČEZ z titulu neodebrání nasmlouvaného množství elektrické energie v roce 2011

Dne 21. 2. 2023 Vrchní soud v Praze rozsudek soudu prvního stupně změnil a žalobu v částce 131 085 tis. Kč a příslušných úrocích z prodlení zamítl. Správě železnic byla uložena povinnost uhradit ČEZ částku 726 857 tis. Kč s úrokem ve výši 7,75 % p.a. z této částky od 1. 5. 2011 do zaplacení a dále náklady řízení před soudem prvního stupně ve výši 10 754 tis. Kč a 70 % nákladů odvolacího řízení, které budou vyčísleny v písemném vyhotovení rozsudku. K úhradě předmětných částek Vrchní soud stanovil Správě železnic lhůtu 6 měsíců od právní moci rozsudku. Právní moci nabyde rozsudek dnem doručení jeho písemného vyhotovení, což se k dnešnímu dni doposud nestalo.

Náklady vyplývající z výše uvedeného rozsudku budou plně pokryty vytvořenou rezervou, která byla v účetní závěrce pro rok 2022 významně navýšena (viz bod 4.8).

V Praze, dne 17. března 2023


Bc. Jiří Svoboda, MBA
generální ředitel

Osoby odpovědné za výroční zprávu

Čestné prohlášení

Prohlašujeme, že údaje uvedené ve výroční zprávě za rok 2022 odpovídají skutečnosti a že žádné podstatné okolnosti, které nám byly známy a které by mohly ovlivnit přesné a správné posouzení organizace Správa železnic, státní organizace, nebyly vynechány.

Bc. Jiří Svoboda, MBA
generální ředitel

Ing. Aleš Krejčí
náměstek generálního ředitele
pro ekonomiku

Závěrka vydání této výroční zprávy
je ke dni 17. března 2023.

Výroční zpráva o činnosti v oblasti poskytování informací

Správa železnic, státní organizace
Dlážděná 1003/7 110 00 Praha 1

**Výroční zpráva o činnosti v oblasti poskytování
informací ve smyslu § 18 zákona č. 106/1999 Sb.,
o svobodném přístupu k informacím za rok 2022**

čj. 147/2023-SŽ-GŘ-O25

V souladu s ustanovením § 18 zákona č. 106/1999 Sb., o svobodném přístupu k informacím, zveřejňuje Správa železnic, státní organizace, výroční zprávu za rok 2022 o činnosti v oblasti poskytování informací.

Žádosti podle výše uvedeného zákona vyřizují jménem Správy železnic, státní organizace, pověřeni zaměstnanci Generálního ředitelství, odboru právních činností, ve spolupráci se všemi organizačními složkami a odbornými útvary Správy železnic, státní organizace, podle charakteristiky žádosti.

a)	počet podaných žádostí o informace	107
	počet vydaných rozhodnutí o odmítnutí žádosti	21
	počet vydaných rozhodnutí o odmítnutí části žádosti	18
b)	počet podaných odvolání proti rozhodnutí	10
c)	počet ukončených soudních řízení	0
d)	výčet poskytnutých výhradních licencí	0
e)	počet stížností podaných podle § 16a	5
	počet stížností podaných podle § 16a odst. 1 písm. a)	0
	počet stížností podaných podle § 16a odst. 1 písm. b)	3
	počet stížností podaných podle § 16a odst. 1 písm. c)	1
	počet stížností podaných podle § 16a odst. 1 písm. d)	1

K bodu c) výroční zprávy Správa železnic uvádí, že v roce 2022 neproběhl žádný správní soud o žalobách proti rozhodnutí nadřízených orgánů povinných subjektů o odvolání proti jimi vydaným rozhodnutím o (částečném) odmítnutí žádosti o poskytnutí informace.

K bodu c) výroční zprávy Správa železnic dále doplňuje, že částka za náklady na právní zastoupení v soudních řízeních činila 0 Kč. Výdaje spojené se soudními řízeními činily 0 Kč.

K bodu e) výroční zprávy Správa železnic uvádí, že ve třech případech byla stížnost na postup povinného subjektu podána z důvodu nedoručení vyřízení žádosti, která byla způsobena technickými problémy elektronické komunikace. Tyto stížnosti byly vyřízeny obratem přímo povinným subjektem opětovným doručením. V jednom případě se stížnost na postup týkala nespokojenosti žadatele s formátem poskytnutých dat. Stížnost byla vyřízena obratem povinným subjektem změnou formátu poskytnutých dat. Poslední případ stížnosti na postup směřoval proti výši úhrady požadované za poskytnutí informace. Stížnost vyřídil nadřízený orgán povinného subjektu změnou výše úhrady.

Praha 28. února 2023



JUDr. Marcel Bařha

ředitel odboru právních činností

Náležitosti dle § 21 zákona o účetnictví v platném znění

Tato výroční zpráva je zpracována v kontextu zákonných požadavků na strukturu Výroční zprávy dle ustanovení § 21 zákona č. 563/1991 Sb., o účetnictví, ve znění pozdějších předpisů.

Výroční zpráva obsahuje kromě informací nezbytných pro naplnění účelu výroční zprávy dále zákonem vyjmenované finanční a nefinanční informace:

a) o skutečnostech, které nastaly až po rozvahovém dni a jsou významné pro naplnění účelu výroční zprávy:

Události po rozvahovém dni jsou uvedeny v kapitole Události po datu účetní závěrky Přílohy v účetní závěrce.

b) o předpokládaném vývoji činnosti účetní jednotky:

Předpokládá se, že Správa železnic bude v následujícím období vykonávat svoji činnost ve stávajícím rozsahu v souladu se zákonem č. 266/1994 Sb., o dráhách, ve znění pozdějších předpisů. Blíže je rozvedeno v kapitolách Modernizace a rozvoj železniční dopravní cesty – Další vývoj a Hospodaření organizace – Předpokládaná hospodářská situace.

c) o aktivitách v oblasti výzkumu a vývoje:

Správa železnic se zapojuje do řady projektů vědy a výzkumu, především jako aplikační garant. Detailně oblast popisuje kapitola Výzkum, vývoj a inovace.

d) o nabytí vlastních akcií nebo vlastních podílů:

Správa železnic není kapitálovou společností a ani nedrží žádný podíl v jiné kapitálové společnosti.

e) o aktivitách v oblasti ochrany životního prostředí a pracovněprávních vztazích:

Správa železnic zodpovědně přistupuje k ochraně životního prostředí a snaží se minimalizovat vliv železnice na životní prostředí (detailněji v kapitole Společenská odpovědnost – Environmentální oblast). Jako jeden z nejvýznamnějších zaměstnavatelů poskytuje Správa železnic svým zaměstnancům pestrou škálu benefitů, pečuje o jejich rozvoj a usiluje o bezpečné pracovní prostředí. Více informací je uvedeno v kapitole Lidské zdroje.

f) o tom, zda účetní jednotka má pobočku nebo jinou část obchodního závodu v zahraničí:

Správa železnic nemá žádné pobočky či jiné části organizace v zahraničí.

g) požadované podle zvláštních právních předpisů:

Správa železnic dle zákona č. 106/1999 Sb., o svobodném přístupu k informacím, zveřejňuje Výroční zprávu o činnosti v oblasti poskytování informací. Tato je uvedena v kapitole Výroční zpráva o činnosti v oblasti poskytování informací.

Seznam zkratek

ADIF	Administrador de Infraestructuras Ferroviarias (Správa železniční infrastruktury)
BIM	informační modelování staveb (Building Information Modeling/Management)
BOZP	bezpečnost a ochrana zdraví při práci
CDP	centrální dispečerské pracoviště
CEF	Nástroj pro propojení Evropy (Connecting Europe Facility)
CEN	European Committee for Standardisation (Evropský výbor pro normalizaci)
CENELEC	European Committee for Electrotechnical Standardisation (Evropský výbor pro normalizaci v elektrotechnice)
CER	Společenství evropských železnic a infrastrukturních společností (Community of European Railway and Infrastructure Companies)
CPK	Centralny Port Komunikacyjny (Centrální dopravní uzel)
covid-19	vysoce infekční onemocnění způsobené koronavirem SARS-CoV-2 identifikovaným v roce 2019
CSS	Centrum sdílených služeb
CTD	Centrum telematiky a diagnostiky
ČD	České dráhy, a.s.
ČD Cargo	ČD Cargo, a.s.
ČD, s.o.	České dráhy, státní organizace
ČEZ	ČEZ Prodej, s.r.o.
ČNB	Česká národní banka
ČÚZK	Český úřad zeměměřický a katastrální
ČVUT	České vysoké učení technické v Praze
DB	Deutsche Bahn
DÚR	dokumentace pro vydání rozhodnutí o umístění stavby (územní rozhodnutí)
DTM	digitální technická mapa
DTMŽ	digitální technická mapa železnice
EIA	vyhodnocení vlivů na životní prostředí (proces, studie)
EIB	Evropská investiční banka
EK	Evropská komise

ERA	European Union Agency for Railways (Agentura Evropské unie pro železnice)
ERJU	Europe's Rail Joint Undertaking (Evropský železniční společný podnik)
ERMTS	Evropský systém řízení železniční dopravy (European Rail Traffic Management System)
ETC	evropské dopravní koridory
ETCS	Evropský vlakový zabezpečovací systém (European Train Control System)
ETSI	Institut pro standardy v oblasti telekomunikací
EU	Evropská unie
EUG	ERTMS Users Group (Skupina uživatelů ERTMS)
EUROLINK	koncept harmonizovaného jízdního řádu v evropském prostoru
EULYNX	konsorcium pro standardizaci rozhraní mezi komponentami ETCS
FKSP	fond kulturních a sociálních potřeb
FRMCS	Future Railway Mobile Communication System (budoucí železniční mobilní radiokomunikační systém)
FVE	fotovoltaická elektrárna
GŘ	generální ředitel Správy železnic / Generální ředitelství Správy železnic
GS	Grandi Stazioni Česká republika, s.r.o.
GSM-R	Globální systém pro mobilní komunikaci v prostředí železnice (Global System for Mobile Communication – Railway)
HZS	Hasičský záchranný sbor Správy železnic
Hrřkm	hrubý tunový kilometr
IRP	Platform on International Rail Passenger Transport (Platforma pro mezinárodní železniční osobní dopravu)
IRS	mezinárodní železniční řešení (International Railway Solutions)
ITS	inteligentní dopravní systém
KPI	klíčové ukazatele výkonnosti (Key Performance Indicators)
Lv	lokomotivní vlaky
MD	Ministerstvo dopravy ČR
MF	Ministerstvo financí ČR
Mn	manipulační vlak
MOON	mzdové a ostatní osobní náklady
MS Teams	komunikační software (Microsoft Teams)
MOZ	účetní okruh Majetek k oddlužení závazků
NRZP	Národní rada osob se zdravotním postižením
ÖBB	Österreichische Bundesbahnen (Rakouské spolkové dráhy)
OOSPO	osoby s omezenou schopností pohybu a orientace
OP PIK	Operační program Podnikání a inovace pro konkurenceschopnost
OPD2	Operační program Doprava v rámci Evropské unie
OPŽP	Operační program Životní prostředí
OŘ	oblastní ředitelství
Os	osobní vlak
OSN	Organizace spojených národů

OSŽD	Organizace pro spolupráci železnic
OUA	opravné a údržbové akce
PKP PLK	PKP Polskie Linie Kolejowe
Pn	průběžný nákladní vlak
PRIME	Platforma evropských manažerů infrastruktury
R	rychlík
RFC	železniční nákladní koridory (Rail Freight Corridors)
RISC	Výbor pro železniční interoperabilitu a bezpečnost
RNE	Sdružení evropských manažerů infrastruktury (RailNetEurope)
RRF	fond obnovy EU (Recovery and Resilience Facility)
RS	Rychlá spojení
SERAC	Výbor pro jednotný evropský železniční prostor (Single European Railway Area Committee)
SFC	statické frekvenční měniče
SFÚ	Specializovaný finanční úřad
SFDI	Státní fond dopravní infrastruktury
Shift2Rail	iniciativa pro cílený výzkum a inovace v rámci programu EU Horizon Europe a integraci nových technologií do inovativních řešení v železničním odvětví
SNCF	Société nationale des chemins de fer français
Sp	spěšný vlak
SP	studie proveditelnosti
SSVRT	Stavební správa VRT
Sv	soupravový vlak
SW	software
SŽDC	Správa železniční dopravní cesty, státní organizace
SŽG	Správa železniční geodézie
SŽT	Správa železničních informačních technologií
TEN-T	Transevropská dopravní síť (Trans-European Network – Transport)
TNS	trakční napájecí stanice
TSI	technická specifikace pro interoperabilitu
TTR	TimeTable Redesign for Smart Capacity Management (redesign procesu tvorby mezinárodního jízdního řádu pro chytrý management kapacity)
TRAN	Výbor Evropského parlamentu pro dopravu a cestovní ruch
UIC	Mezinárodní železniční unie (International Union of Railways)
ÚMVŽST	projekt úpravy majetkových vztahů v železničních stanicích
UNECE	United Nations Economic Commission for Europe (Evropská hospodářská komise OSN)
VRT	vysokokychlostní trať
Vikm	vlakový kilometr
ZDC	účetní okruh Železniční dopravní cesta



Identifikační a kontaktní údaje

Název organizace
Zakladatel Správa železnic, státní organizace
Česká republika (výkonem funkce zakladatele
je pověřeno Ministerstvo dopravy ČR)

Datum vzniku 1. 1. 2003
Identifikační číslo 70994234

Rejstříkový soud Praha
Spisová značka oddíl A, vložka 48384

Sídlo organizace Praha 1 – Nové Město,
Dlážděná 1003/7, PSČ 110 00

Telefon 800 210 021
E-mail info@spravazeleznic.cz

Internetová adresa spravazeleznic.cz

Fotografie

Správa železnic
Čelákovice / EUROVIA CS, a.s. / foto Martin Zoubek
strana 1, 22–23
Praha-Smíchov – Černošice / EUROVIA CS, a.s. / foto Martin Zoubek
strana 25
IV. koridor / STRABAG Rail a.s. / foto Martin Zoubek
strana 16–17, 63, 213, 216

spravazeleznic.cz

