

Výroční zpráva 2023

Obsah

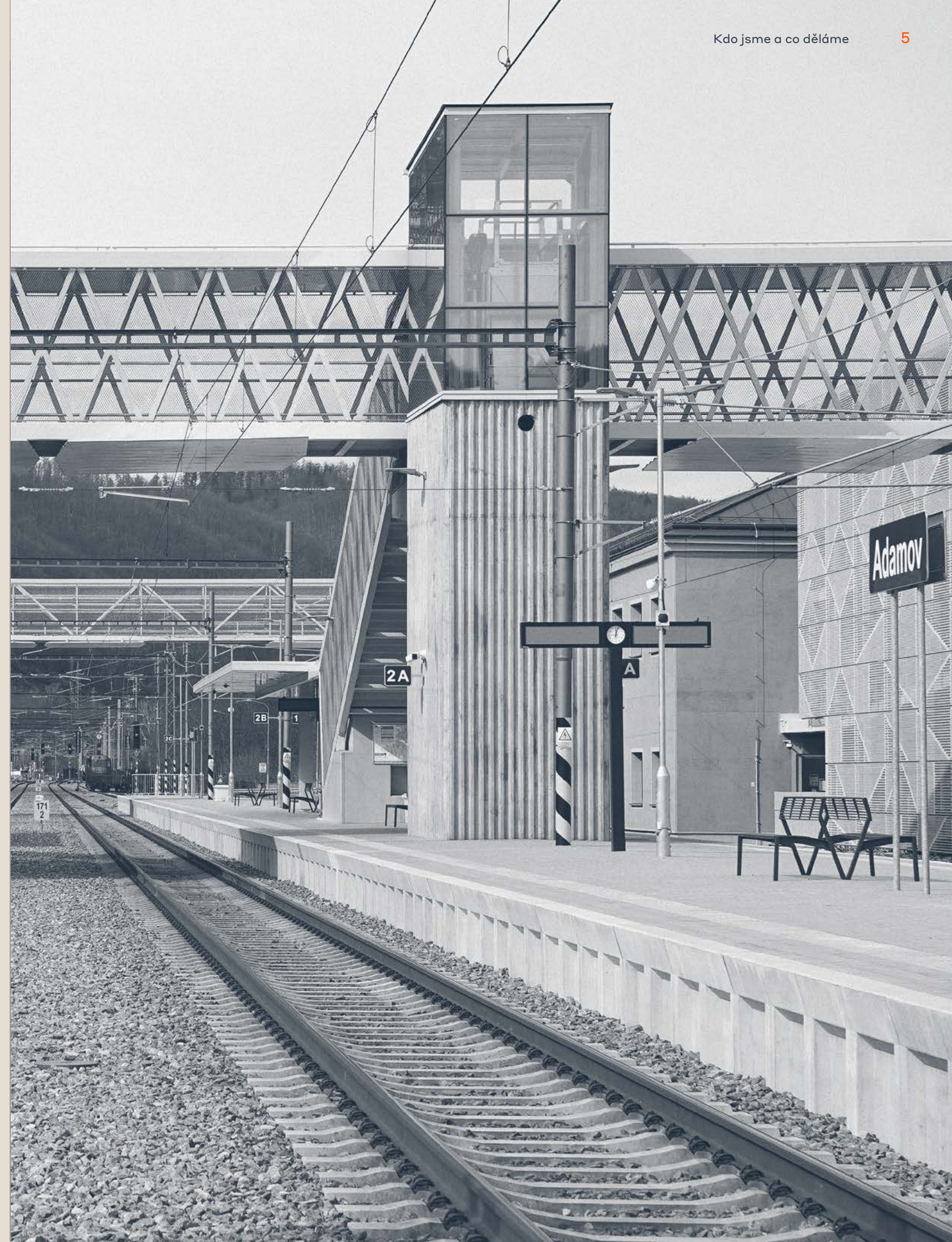
Kdo jsme a co děláme	4
Rok 2023 pohledem generálního ředitele	6
Rok 2023 v číslech	18
Mise a strategické priority	25
Milníky roku 2023	32
Výběr z našich projektů	40
Železnice a lidské příběhy	48
Vysokorychlostní síť – cesta do blízké budoucnosti železnice	56
Pro dobro společnosti i životního prostředí	64
Profil organizace	72
Základní údaje o organizaci	72
Představení členů vedení organizace	74
Správa a řízení organizace	75
Strategie	80
Výzkum, vývoj a inovace	83
Činnost organizace	86
Výročí tratí	86
Provozuschopnost železniční dopravní cesty	87
Modernizace a rozvoj železniční dopravní cesty	92
Provozování železniční dopravní cesty	99
Výkony dopravců na síti Správy železnic	101
Mezinárodní spolupráce	103
Hospodaření organizace	108
Interní audit a řízení rizik	110
Lidské zdroje	114
Společenská odpovědnost	117
Finanční část	118
Zpráva nezávislého auditora	120
Rozvaha	124
Výkaz zisku a ztráty	132
Přehled o změnách vlastního kapitálu	136
Přehled o peněžních tocích	138
Příloha v účetní závěrce	142
Osoby odpovědné za výroční zprávu	178
Výroční zpráva o činnosti v oblasti poskytování informací	179
Náležitosti dle § 21 zákona o účetnictví v platném znění	181
Seznam zkratk	182
Identifikační a kontaktní údaje	184

Kdo jsme a co děláme

Řídíme, spravujeme a inovujeme železniční síť a tisíce nádraží v celé České republice. Jsme Správa železnic a toto je výběr ze zajímavostí, které se letos na železnici v České republice udály.



SPRÁVA
ŽELEZNIC



Rok 2023 pohledem generálního ředitele

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

rok 2023, který byl pro Správu železnic výjimečný díky dvacetiletému výročí naší existence, přinesl opět řadu výzev, podobně jako roky předcházející. Některými se zabýváme na základě dlouhodobých strategií, jiné přicházejí náhle a zkoušejí naše schopnosti rychle reagovat a inovovat. V úvodu této výroční zprávy bych chtěl vyzdvihnout pravidelnou i mimořádnou práci a úsilí každého zaměstnance Správy železnic.

My železničáři často říkáme, že krása železniční dopravy spočívá v tom, jak širokou škálu odvětví a činností v sobě skrývá. Odpovídá tomu i množství profesí ve Správě železnic. Pro cestující se pak tato krása promítá do jednotlivých detailů, viditelných na někdy přímo dechberoucí architektuře nádraží, na moderních zastávkách i na ryze technologických stavbách.

V roce 2023 jsme disponovali rozpočtem ve výši 64 miliard korun, z toho na investice směřovalo 39 miliard korun. Odstartovali jsme díky tomu další etapu modernizace trati z Prahy do Kladna s odbočkou na letiště. Stanice Praha-Bubny projde zásadní modernizací, u Výstaviště Praha vznikne nová zastávka a trať mezi nimi bude zdvoukolejněna a elektrizována. Zároveň jsme v minulém roce získali stavební povolení a také jsme vybrali zhotovitele pro modernizaci Masarykova nádraží, takže realizace začala už zkraye roku 2024. Navíc byly zahájeny projekční práce na úseku mezi Veleslavínem a Ruzyní.

Jedním z nejvýznamnějších loňských milníků bylo dokončení modernizace trati na prvním koridoru mezi Ústím nad Orlicí a Brandýsem nad Orlicí. Maximální rychlost jsme zvýšili na 110 km/h, což je nejvíce, co oblouky údolí Tiché Orlice dovolí, a zvýšili jsme bezpečnost i plynulost dopravy v tomto vytíženém úseku. Na prvním koridoru jsme dokončili také celkovou rekonstrukci úseku z Velimi do Poříčian či stavby mezi Brnem a Blanskem, včetně rozsáhlé přestavby stanice Adamov.

Na rychlost 200 km/h jsou nově připraveny traťové úseky Soběslav – Doubí a Sudoměřice u Tábora – Votice, kde už pro navýšení maximální rychlosti zbývá jen instalace evropského vlakového zabezpečovacího systému (ETCS). Evropský zabezpečovač je nyní na 903 kilometrech tratí, letos jím byly vybaveny úseky Ústí nad Orlicí – Lichkov, Beroun – Plzeň – Cheb a Přerov – Česká Třebová.



Zatěžkávací zkouškou prošla havlíčkobrodská trať. Na železniční tepnu mezi Prahou a Brnem přes Vysočinu byl odkloněn provoz z koridoru vedoucího přes Českou Třebovou. Od dubna 2021 jsme tak zajišťovali veřejnou postrkovou službu, kterou v období do července 2023 využilo téměř 6 000 nákladních vlaků. Významná rekonstrukce pro nákladní dopravu do Německa byla dokončena mezi stanicemi Děčín východ a Děčín-Prostřední Žleb. Byla provedena kompletní obnova trati, výměna mostu přes Labe a sanace Děčínského tunelu.

Příprava vysokorychlostních tratí (VRT) nabírá na tempu, aktuálně projektujeme už plnou polovinu budoucí sítě – přes 300 kilometrů tratí. Dokončili jsme dokumentaci pro územní rozhodnutí úseku VRT Jižní Morava mezi Modřicemi a Šakvicemi. Pokročila také příprava obou úseků VRT Moravská brána mezi Prosenicemi a Ostravou, kde práce na projektu míří do finále. Na trati z Prahy do Drážďan projektujeme úsek Praha – sjezd Lovosice a rovněž českou část přeshraničního Krušnohorského tunelu. Do regionů poprvé vyjel VRTmobil – mobilní informační centrum, které za účasti odborníků přibližuje veřejnosti proces přípravy a budoucí přínosy VRT pro své okolí.

Rok 2023 byl opět ve znamení důležitých rekonstrukcí nádražních budov. V různých fázích rozpracovanosti bylo 65 staveb. Dokončení se dočkaly zejména ty v regionech, například v Písku, Karviné, Kravařích ve Slezsku či v Sokolnicích-Telnici. Krásným příkladem je také rekonstrukce historických sálů Fantovy budovy, největší secesní památky u nás, kterou jsme v závěru roku poprvé otevřeli pro veřejnost. Ač je to mnohdy pracnější, snažíme se maximálně zachovat původní architekturu. Lidé často poznávají města právě podle nádražních budov, které vlastním jazykem vypráví svůj příběh. Tato bohatost pak na oplátku láká k cestování vlakem stále více cestujících.

Právě komunikaci s veřejností jsme minulý rok věnovali značné úsilí. Podrobně jsme vysvětlovali důvody pro stavbu nového mostu na Výtoni, speciální web jsme spustili také k rekonstrukci Fantovy budovy. Napříč sociálními sítěmi jsme přilákali tisíce nových fanoušků. Toho jsme naplno využili zejména při komunikaci tématu bezpečnosti, což vyvrcholilo celostátní preventivní kampaní Budeš nám chybět.

Myslím si, že výroční zpráva za uplynulý rok dobře ilustruje, jak se česká železnice posunula kupředu, a podtrhuje, co je cílem všech našich činností. Zajistit rychlé, bezpečné a stále pohodlnější cestování po celé republice a totéž umožnit i lidem se zdravotním hendikepem. Správě železnic a všem našim zaměstnancům přeji, aby tomu tak bylo i v dalších letech.

V Praze 22. března 2024


Bc. Jiří Svoboda, MBA
generální ředitel

„Máme za sebou úspěšný rok. Nejvíce rezonovalo dokončení rozsáhlé modernizace dvou úseků koridoru z Prahy do Českých Budějovic a kompletní rekonstrukce trati mezi Brnem a Blanskem.“



„Díky dostatečnému finančnímu zajištění můžeme pokračovat v nastaveném tempu modernizace železniční sítě. Stejně tak se to pozitivně projeví i v přípravě vysokorychlostních tratí, která velmi intenzivně pokračuje.“



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

„Rok 2023 byl začátkem největší změny v systému zabezpečení železnice. Zkušenosti z historicky prvního výhradního provozu pod evropským zabezpečovačem ETCS mezi Olomoucí a Uničovem zúročíme i na dalších tratích.“



Ing. Karel Švejda, MBA
náměstek generálního ředitele
pro provozuschopnost dráhy

„Díky týmové spolupráci jsme přesvědčili dvě nejvýznamnější evropské banky o kvalitě našich projektů. S Evropskou bankou pro obnovu a rozvoj úspěšně rozvíjíme projekt PPP na pražské letišti. EIB nám pak poskytla historicky největší zvýhodněný úvěr na železniční stavby v ČR.“



Ing. Tomáš Čoček, Ph.D.
náměstek generálního ředitele
pro ekonomiku

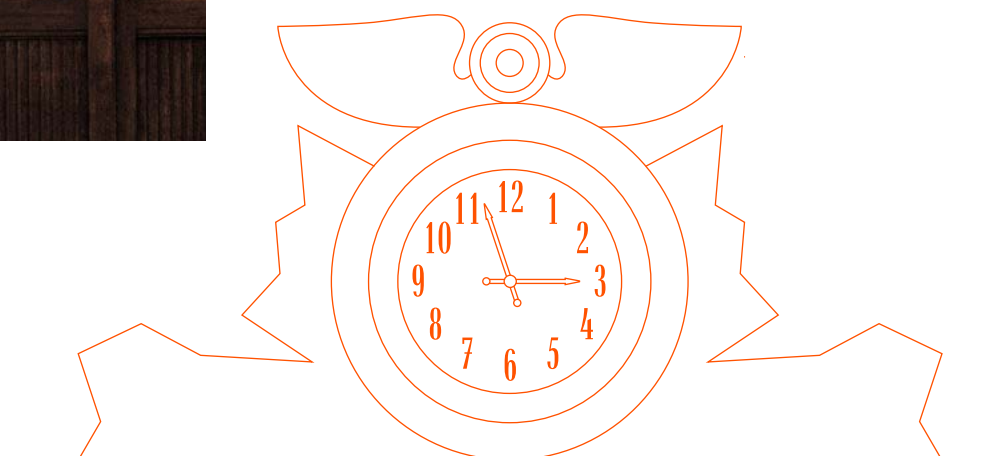
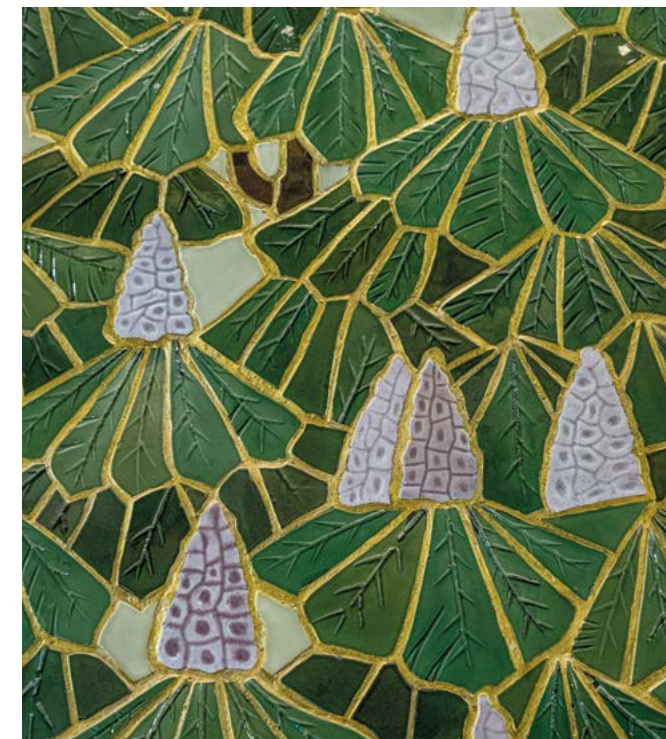
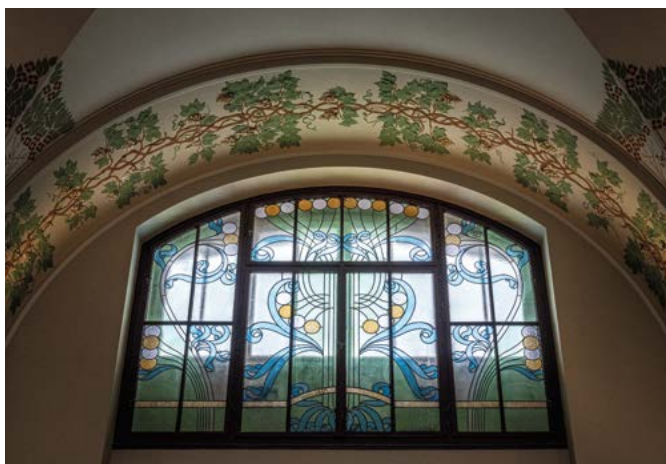
„I přes vysoké tempo modernizace a rozsáhlé údržby tratí se nám v roce 2023 podařilo snížit zpoždění vlaků a navrátit stabilitu jízdního řádu na požadovanou úroveň.“



Mgr. Jaroslav Flegl, LL.M.
náměstek generálního ředitele
pro řízení provozu



Krása detailu, jedinečnost celku. Secesní Fantova budova na pražském hlavním nádraží vznikla v letech 1901 až 1909. V roce 2023 jsme završili kompletní rekonstrukci tohoto skvostu, který dělá z cestování po železnici v ČR jedinečný umělecký zážitek. Práce v interiérech zahrnovaly opravu a zrestaurování Fantova sálu, Sloupového sálu, chodby, kavárny a VIP salonku podle původního návrhu architekta Josefa Fanty. Došlo také k obnově maleb a reliéfů, repasi oken a dveří a v neposlední řadě restaurátorskému průzkumu zlateného návrhu znaku první republiky, který byl objeven ve Fantově sálu pod vrstvami nepůvodních nátěrů.



Rok 2023 v číslech

64 miliard korun celkový rozpočet

39 miliard korun na investice

20,8 miliard korun na zajištění provozuschopnosti železniční dopravní cesty

7 987 budov ve správě Správy železnic

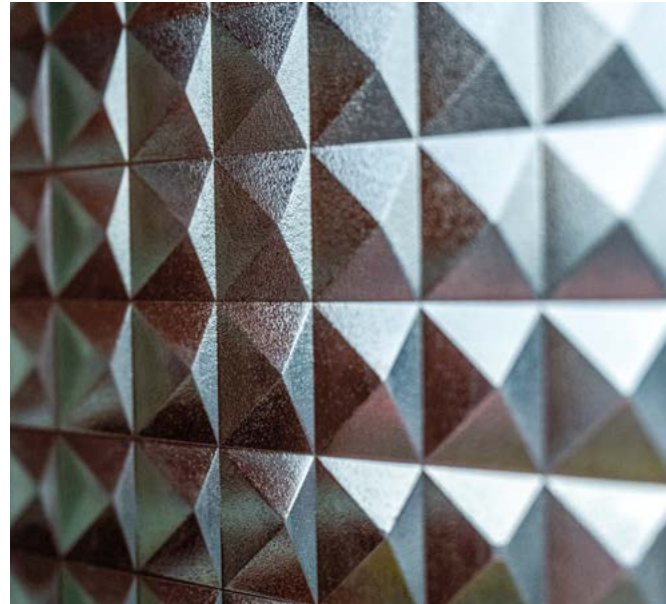
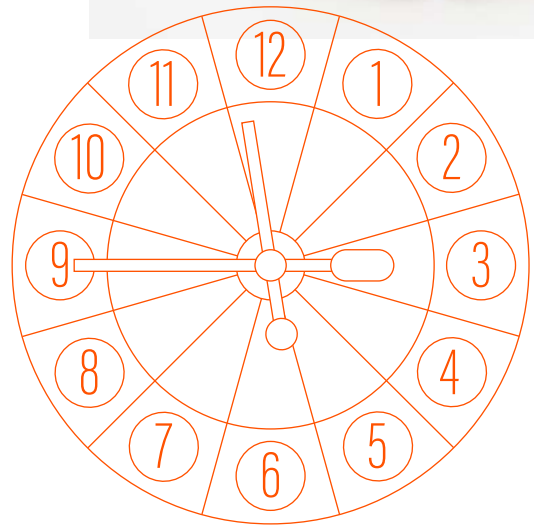
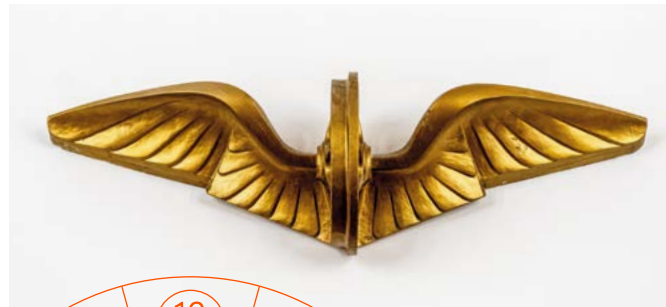
9 349 km celkové délky tratí

2 631 stanic a zastávek

6 728 mostů

169 tunelů





Přísně geometrická dominanta Pardubic a současně nej kvalitnější funkcionalistické nádraží s hotelem v poválečném Československu. Budova byla zprovozněna v květnu 1958 a pochází z dílny architektů Karla Řepy, Karla Kalvody a Josefa Dandy. Interiér i exteriér bývalého hotelu prošel zásadní obnovou, nově objekt slouží jako vzdělávací centrum Správy železnic. Kromě renovace interiérů se budova dočkala také výměny oken a dveří, a obnovy střechy i fasády včetně původního keramického obkladu. Podle původních vzorů byly vyrobeny i repliky svítidel a mozaiky na podlaze i na sloupech.





Mise a strategické priority

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

Mezi nejvýznamnější projekty v tomto strategickém segmentu bezesporu 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 snižování počtu mimořádných událostí na železniční síti. Ude například o rušení přejezdů nebo implementaci celoevropského zabezpečovacího systému ETCS.

Železnice jako druh dopravy šetrný k životnímu prostředí

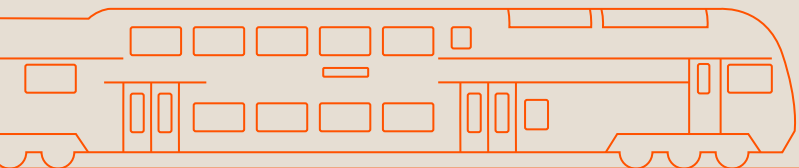
Naše činnost hraje klíčovou roli při tzv. zelené transformaci, urychlování dekarbonizace a modernizaci celého systému dopravy a mobility. Přesun významné části vnitrozemské nákladní přepravy a části osobní silniční dopravy ze silnic na železnici je jednou z priorit Zelené dohody pro Evropu. Železniční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

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 (European Rail Traffic Management System / European Train Control System) a telematických aplikací.

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.



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

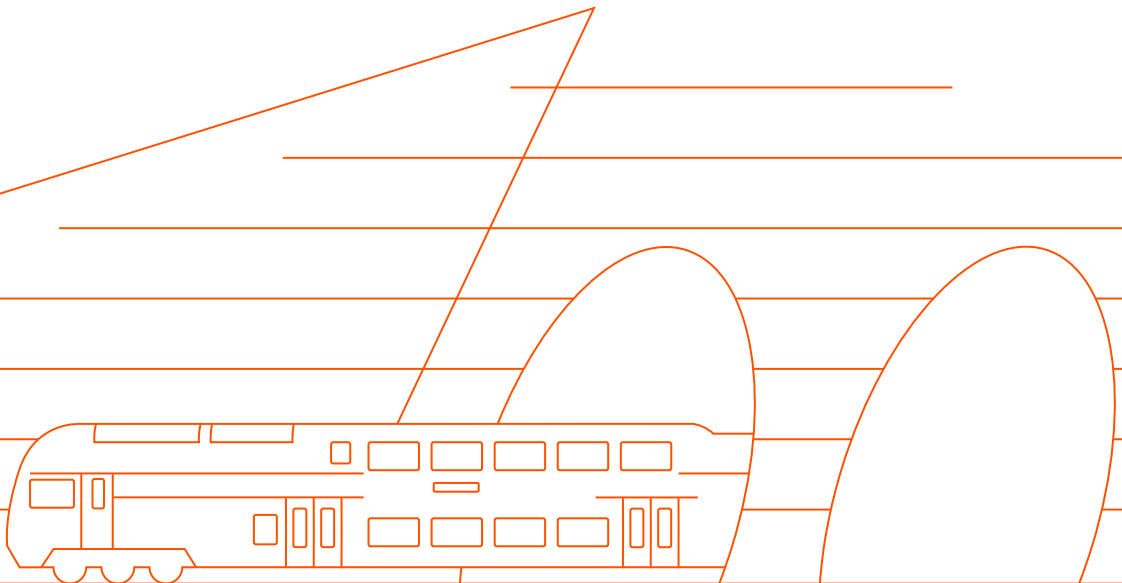
Zapojujeme se do řady projektů vědy a výzkumu, především v roli aplikačního garanta. Důraz klademe především na oblasti s výrazným aplikačním potenciálem a také s akcentem na snižování environmentálních dopadů provozování dráhy. Naše výzkumné a vývojové aktivity přirozeně reflektují aktuální i očekávané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

Správa železnic – prestižní zaměstnavatel s atraktivní kariévní perspektivou

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

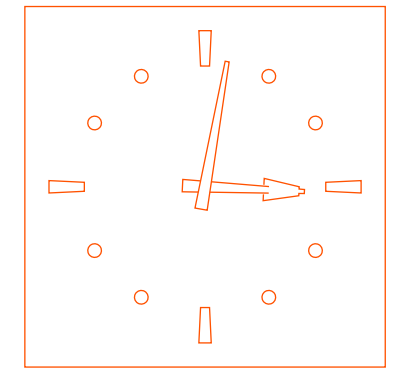
Nejdelší tunel v ČR

Momentálně nejdelším tunelem na české železniční síti jsou tubusy Ejpovického tunelu nedaleko Plzně. Jsou dlouhé přes čtyři kilometry a jejich pravidelný úklid probíhá jednou za tři měsíce vždy v nočních hodinách, kdy tunelem nejezdí vlaky. Kontroly zaměřené na technologické vybavení se provádějí ještě častěji.





Výpravní budova nádraží v Havířově od akad. architekta Josefa Hrejsemnou patří k nejvýznamnějším ukázkám bruselského stylu s přesahem k brutalismu na území České republiky. Budova byla dokončena v roce 1969. Po celkové rekonstrukci se proměnila v multifunkční centrum Fénix určené pro sport i kulturní akce. Při obnově se podařilo zachovat i unikátní barevnou skleněnou mozaiku o ploše 65 metrů čtverečních od světově proslulého umělce a sklářského výtvarníka Vladimíra Kopeckého.



Milníky roku 2023

Leden

Oslavili jsme dvacet let od vzniku naší organizace.

Odstartovali jsme další část modernizace trati z Prahy do Kladna s odbočkou na letiště, a to mezi stanicí Praha-Bubny a novou zastávkou Praha-Výstaviště.

Na trati z Olomouce do Uničova jsme spustili výhradní provoz vlaků pod dohledem evropského zabezpečovače ETCS.

Vybrali jsme projektanta budoucí vysokorychlostní trati Střední Čechy, která spojí Poříčany a Světlou nad Sázavou. Do projektové fáze tak postoupilo už více než 300 km plánované vysokorychlostní sítě.

Únor

Na přejezdu ve Vendryni u Třince jsme spustili plnohodnotný provoz prvního automatizovaného kamerového systému na zaznamenávání přestupků řidičů.

Nákladní vlaky začaly využívat nový most přes Labe v Děčíně. Jeho výstavba byla součástí rekonstrukce trati mezi tamním východním nádražím a Prostředním Žlebem.

Březen

Pro cestující jsme otevřeli zrekonstruovanou nádražní budovu ve stanici Opava západ.

Duben

Do regionů poprvé vyjel VRTmobil – mobilní informační centrum o přípravě vysokorychlostních tratí.

Provedli jsme demontáž historického ocelového mostu v pražských Holešovicích. Stal se exponátem připravovaného národního železničního muzea.

Završili jsme rekonstrukci traťových úseků z Adamova do Blanska a do Brna-Maloměřic. V samotném Adamově jsme otevřeli parkoviště u nové nádražní budovy.

Květen

Propustnost vytíženého koridorového úseku mezi Velimí a Poříčany zlepšily výhybky v nových odbočkách Cerhenice a Tatce. Slavnostně jsme tak dokončili celkovou modernizaci úseku.

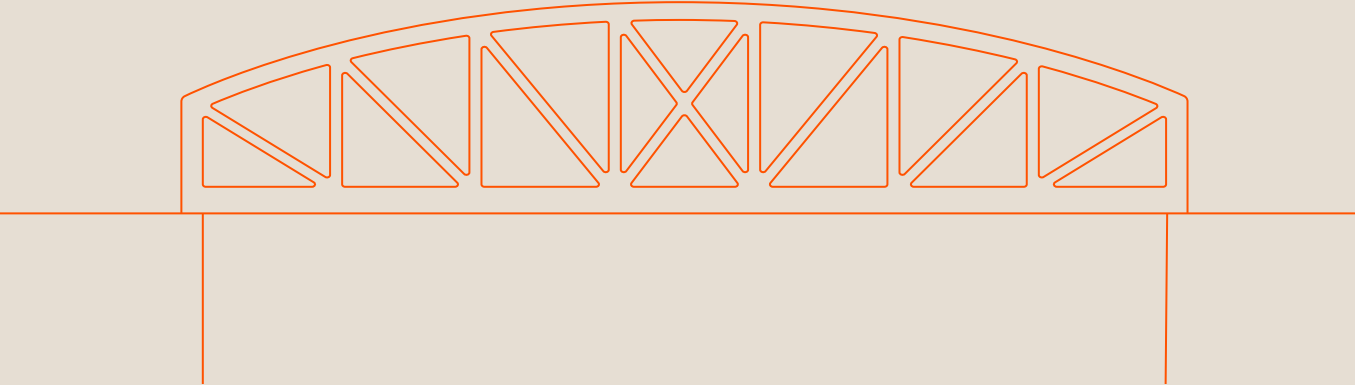
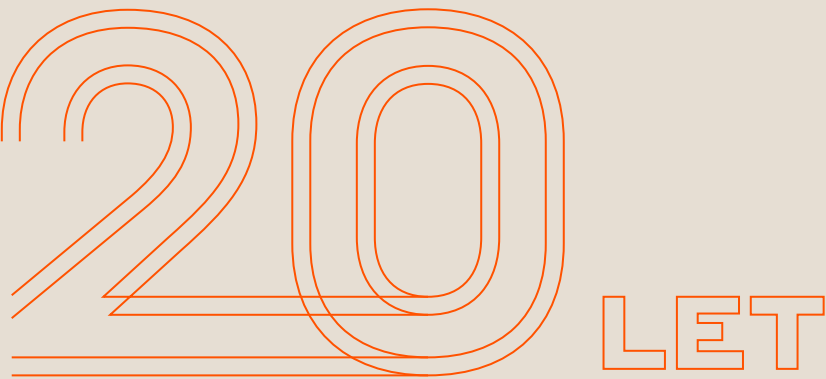
Preventivní vlak bezpečné železnice pro školáky ve věku 12 až 18 let postupně navštívil Brno, Českou Třebovou a Hradec Králové.

Slavnostně jsme otevřeli dvoukolejnou přeložku trati mezi Soběslaví a Doubím u Tábora. Současně jsme dokončili práce na novém dopravním terminálu v Soběslavi.

Červen

Dvacet let existence Správy železnic připomněla Jízda legend, která se uskutečnila na pražském Masarykově nádraží a přilehlém Negrelliho viaduktu.

Představili jsme se veřejnosti na železničním veletrhu Rail Business Days v Ostravě.



Červenec

Ve spolupráci s Českými drahami a Drážním úřadem jsme spustili preventivní bezpečnostní kampaň zaměřenou na mladé lidi. Její součástí byly i televizní spoty vysílané pod společným sloganem Budeš nám chybět.

Dokončili jsme většinu prací v úseku mezi Ústím nad Orlicí a Brandýsem nad Orlicí. Díky tomu se expresní vlaky mezi Prahou a Brnem vrátily do údolí Tiché Orlice.

Skončila také veřejná postrková služba na odklonové trase přes Havlíčkův Brod, kterou využilo téměř 6 000 nákladních vlaků.

V Praze jsme začali s rekonstrukcí a zdvoukolejněním Branického mostu a navazujícího úseku do Krče a na Spořilov. Naopak jsme úspěšně zakončili práce mezi hlavním a koterovským nádražím v Plzni. Vznikla zde mimo jiné nová zastávka Plzeň-Slovany.

Srpen

Odborná komise vybrala vítěze architektonicko-urbanistické soutěže na přestavbu hlavního nádraží v Nymburce. Stal se jím architekt Tomáš Hanus.

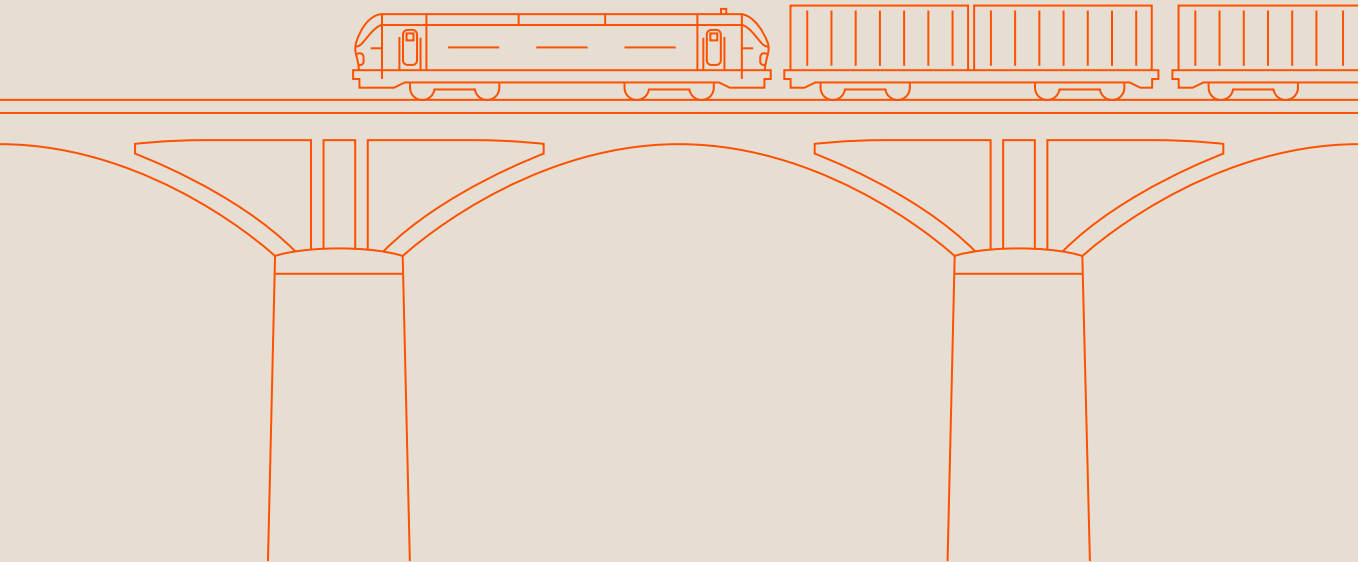
Dokončili jsme modernizaci koridoru mezi pražským Smíchovem a Radotínem. V jejím rámci vznikl také nový čtyřkolejný úsek.

Září

Vybrali jsme projektanta vysokorychlostní trati mezi pražskými Vršovicemi a Běchovicemi. Součástí stavby bude rovněž vybudování čtvrté koleje v úseku z Libně do Běchovic.

V rámci pokračující modernizace nejvýznamnějšího železničního uzlu ve východních Čechách jsme začali s výstavbou nové zastávky Pardubice centrum.

Úspěšně jsme završili první část rekonstrukce funkcionalistické nádražní budovy v Pardubicích. V této fázi jsme zrenovovali především výškovou budovu bývalého hotelu, který nyní slouží jako vzdělávací středisko Správy železnic.



Říjen

Odstartovali jsme modernizaci stanice Brno-Královo Pole a také části třetího koridoru mezi Karlštejnem a Berounem.

Dokončili jsme rekonstrukci nádražní budovy v Písku. Ve stanici Semily jsme vybudovali moderní nástupiště. Trať mezi Přerovem a Českou Třebovou jsme osadili jednotným evropským zabezpečovačem ETCS.

Listopad

Zahájili jsme provoz nového dohledového centra, které významně posílí ochranu železniční sítě před narůstajícími kybernetickými útoky.

Začali jsme s rekonstrukcí stanice Vlkov u Tišnova a navazujícího úseku do Křižanova.

Dánské studio Henning Larsen Architects zvítězilo se svým návrhem na novou podobu odbavovací haly pražského hlavního nádraží.

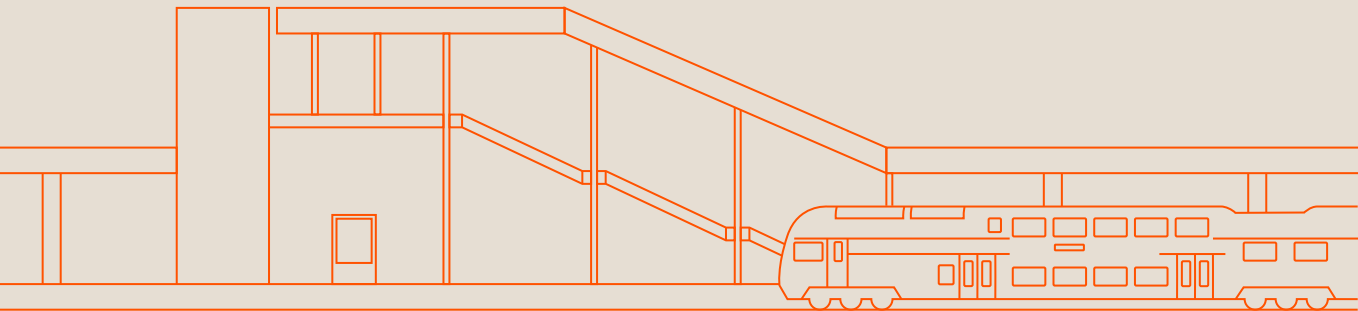
Prosinec

Otevřeli jsme veřejnosti nově zrekonstruované interiéry památkově chráněné Fantovy budovy na hlavním nádraží v Praze.

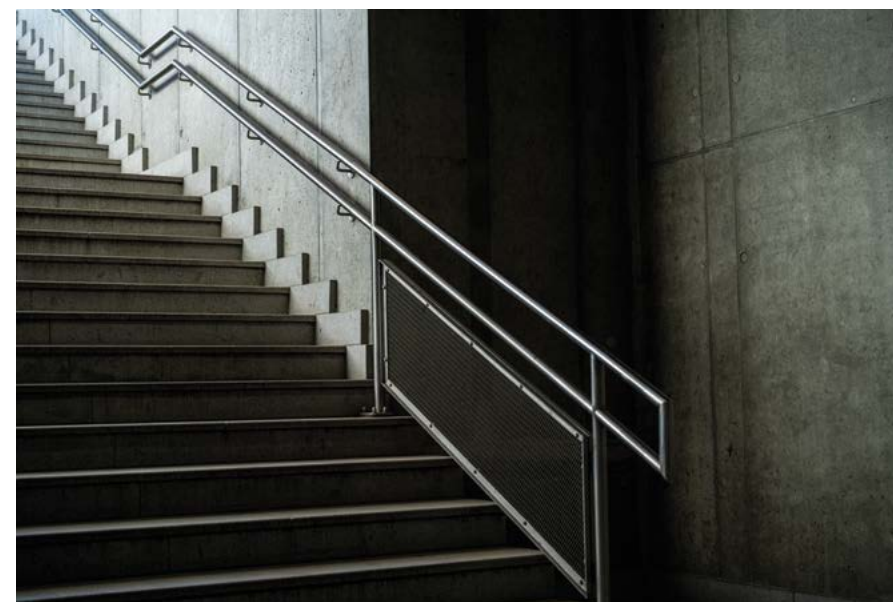
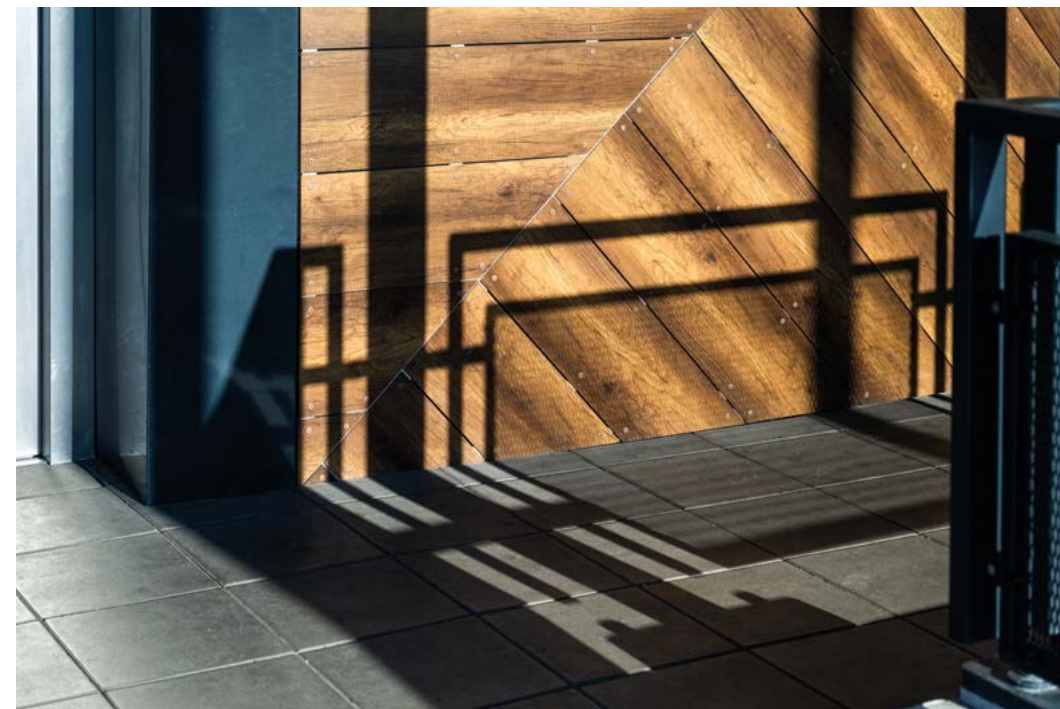
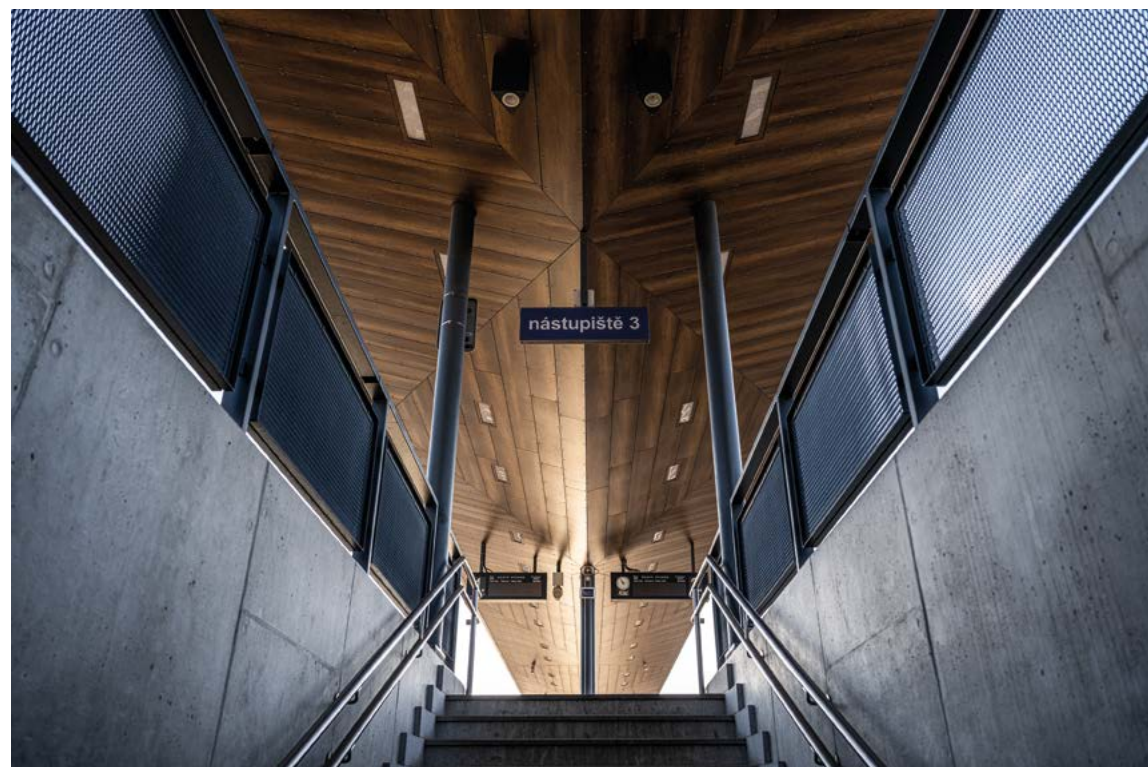
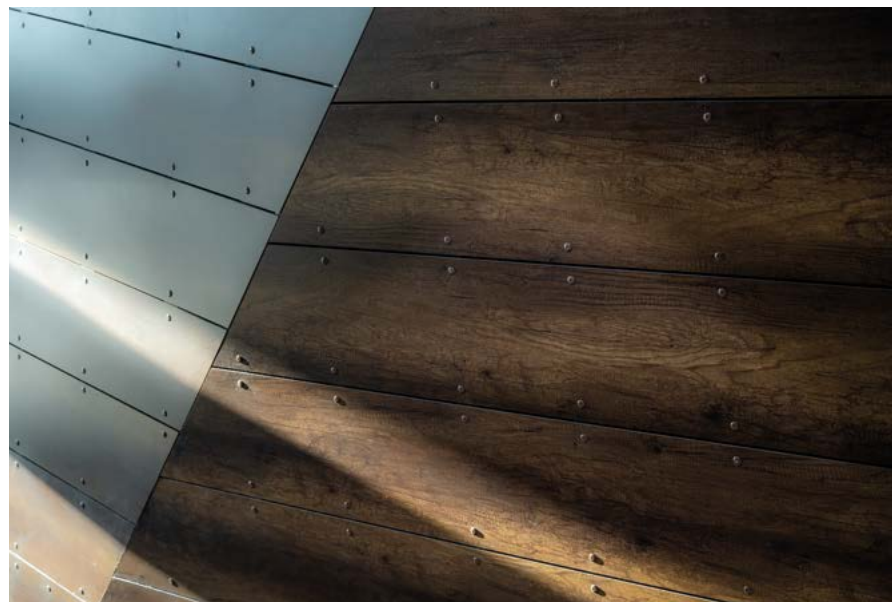
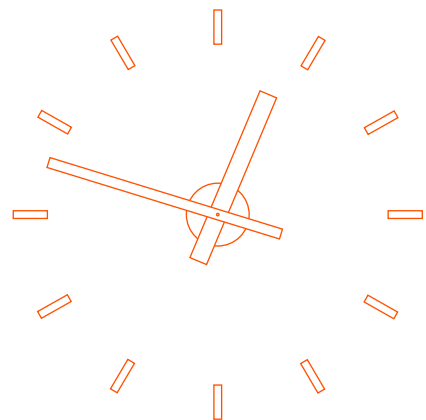
Zabezpečovacím systémem ETCS jsme nově vybavili také úseky z Plzně do Chebu a do Berouna.

Na pražském hlavním nádraží začal fungovat první automat na filtrovanou vodu. V rychlém sledu jsme automaty umístili i na další frekventované stanice v Česku.

Se začátkem jízdního řádu začaly sloužit cestujícím nové zastávky Praha-Rajská zahrada a Orel.



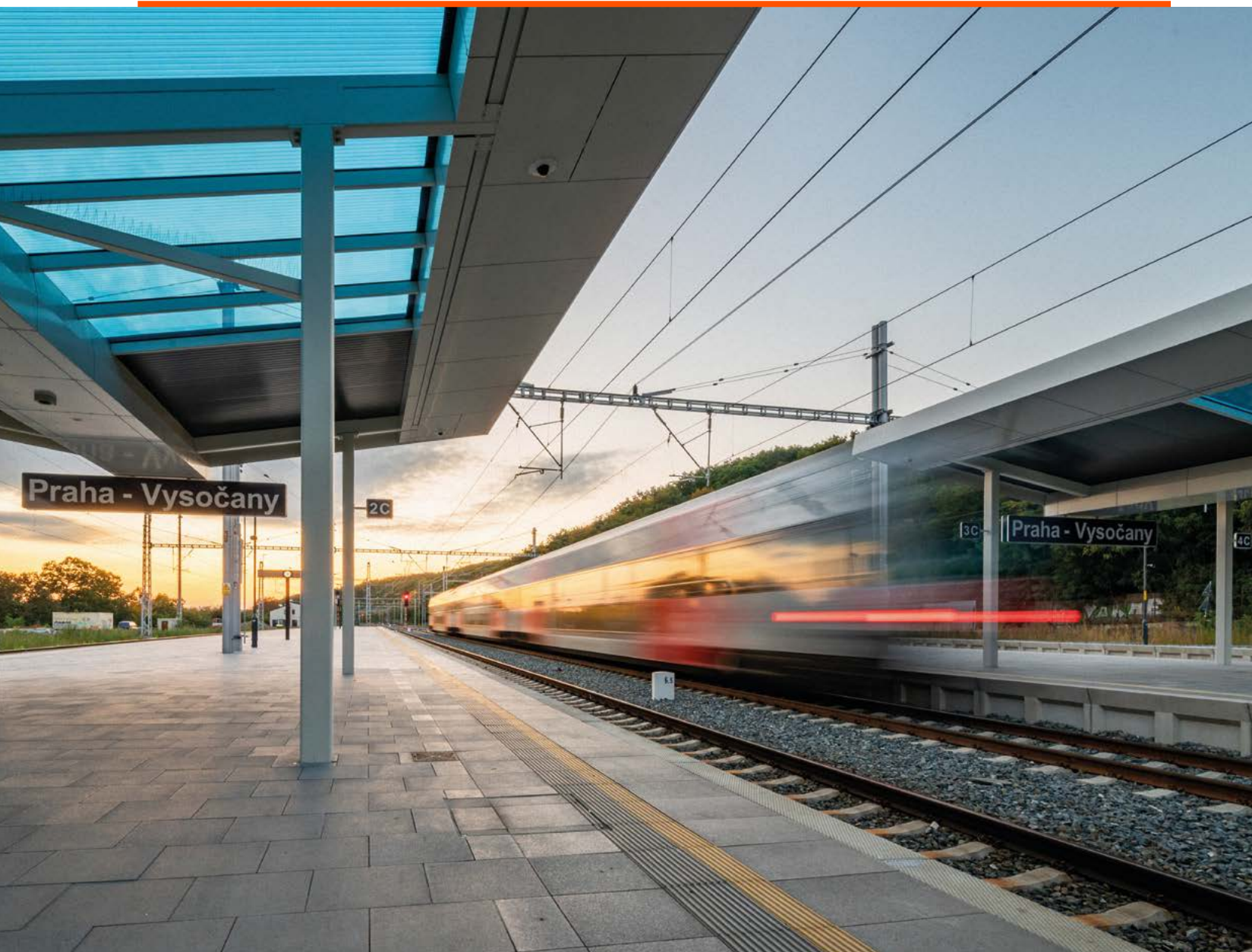




Železniční uzel Česká Lípa je druhým největším v Libereckém kraji. V rámci modernizace v roce 2018 byla postavena nová nádražní budova pro cestující a zároveň proběhla rekonstrukce stávající výpravní budovy určené pro novou technologii zabezpečovacího zařízení. Výrazným designovým prvkem celkového vzhledu nádraží jsou prolamované podhledy se vzorem dřeva.

Výběr z našich projektů

Vše, co jako Správa železnic děláme, má jeden důležitý cíl: zvýšit komfort a spokojenost všech cestujících i dopravců, kteří železnice využívají. Staráme se o bezproblémovou provozuschopnost dráhy. Sledujeme nejnovější trendy, inovujeme na všech úrovních a zajišťujeme efektivní napojení Česka na mezinárodní železniční síť.



65

rekonstrukcí nádražních budov
v různých fázích rozpracovanosti

89,53

% vlaků osobní dopravy splnilo
jízdní řád

286

adresných opravných akcí

714

milionů korun na opravné a údržbové
akce nádražních budov

61

zrušených přejezdů

Vlakem na letiště v Ruzyni již v roce 2030

Modernizace železnice mezi Prahou a Kladnem s odbočkou na ruzyňské letiště pokračuje velmi rychlým tempem. Realizujeme dva úseky, u dalších míříme do finále s přípravou.

Na trati mezi centrem Prahy a Kladnem se momentálně pracuje na dvou stavbách. Oba projekty, tedy mezi stanicí Praha-Bubny a novou zastávkou Praha-Výstaviště a mezi kladenským nádražím a Kladnem-Ostrovcem, běží podle plánu a budou ukončeny během roku 2025.

Příprava novostavby trati na letiště je rovněž v plném proudu. Konkrétně jde o dva projekty – o výstavbu nové trati ze stanice Praha-Ruzyně a vybudování samotné stanice Praha – Letiště Václava Havla. U obou projektů momentálně dokončujeme dokumentaci a naším cílem je v roce 2024 získat pro obě stavby stavební povolení, abychom mohli přistoupit k tendru na zhotovitele.

„Všechno směřujeme k tomu, aby v roce 2030 měli cestující možnost dostat se z pražského Veleslavína na letiště v Ruzyni vlakem. S tímto termínem počítá i samotné letiště, které připravuje svou rozvojovou činnost tak, aby tam do roku 2030 neprobíhaly velké stavební akce,” říká Daniel Dlubal ze Stavební správy západ, která má přípravu všech projektů na této trati pod palcem.



Soutěž Železniční stavba roku
zná vítěze třetího ročníku

Cílem soutěže je ocenit nejkvalitněji realizované stavební projekty na české železnici. K hodnoticím kritériím patří zejména provozní, ekonomický a společenský přínos jednotlivých staveb.

Nejprestižnější ocenění – Cenu generálního ředitele – získala rekonstrukce nejvytíženějšího českého koridoru mezi Velimí a Poříčany. V kategorii Železniční tunely a mosty uspěla výměna mostu přes Labe v Děčíně, vítězem kategorie Bezpečná železnice se pak stala modernizace přejezdů mezi Třebovicí v Čechách a Moravskou Třebovou.

V kategorii Rekonstrukce a opravy železničních tratí nejvíce zaujala porotu revitalizace trati mezi Lovosicemi a Českou Lípou. V kategorii Projektová příprava porota ocenila dokumentaci pro rekonstrukci stanice Praha-Smíchov. Vítězem kategorie Rekonstrukce a opravy budov se stala renovace památkově chráněné výpravní budovy ve Veselí nad Lužnicí.

Technologickou stavbou roku je pak pilotní projekt konverze napájecích soustav mezi Nedakonicemi a Říkovicemi. Ceny za Technickou inovaci roku byly uděleny dvě, konkrétně šlo



o metodu, kterou se opravovaly některé tunely mezi Adamovem a Blanskem, a o řešení napájení rádiového sdělovacího zařízení pro provoz systému GSM-R (Global System for Mobile Communications – Railway). Vítězem kategorie Modernizace železničních stanic a uzlů se stala druhá etapa rekonstrukce stanice Přerov. Modernizace a elektrizace trati mezi Šakvicemi a Hustopečemi u Brna pak zabodovala mezi liniovými stavbami.

A poslední kategorii – Rekonstrukce historických železničních staveb – ovládla obnova původní výpravní budovy v Nové Pace.

ETCS funguje již na 903 km tratí

Omezení vlivu lidského faktoru, zvýšení rychlosti nebo průjezd vlaků napříč kontinentem bez nutnosti výměny lokomotivy – to je jen krátký výčet benefitů, které přináší evropský zabezpečovač ETCS. S jeho instalací jsme výrazně pokročili, nově jím byly vybaveny tratě Ústí nad Orlicí – Lichkov, Beroun – Plzeň – Cheb a Přerov – Česká Třebová. Celkem je v přípravě na instalaci zabezpečovače více než 3 300 km tratí.

Renovujeme nádražní budovy
a vracíme jim původní lesk

Péči o nádražní budovy jsme převzali v roce 2016. Od té doby jsme jich opravili více než 320. Jsou mezi nimi i velké a památkově chráněné objekty. Dbáme na odkaz našich předků a zasazujeme ho do kontextu moderní železnice 21. století.

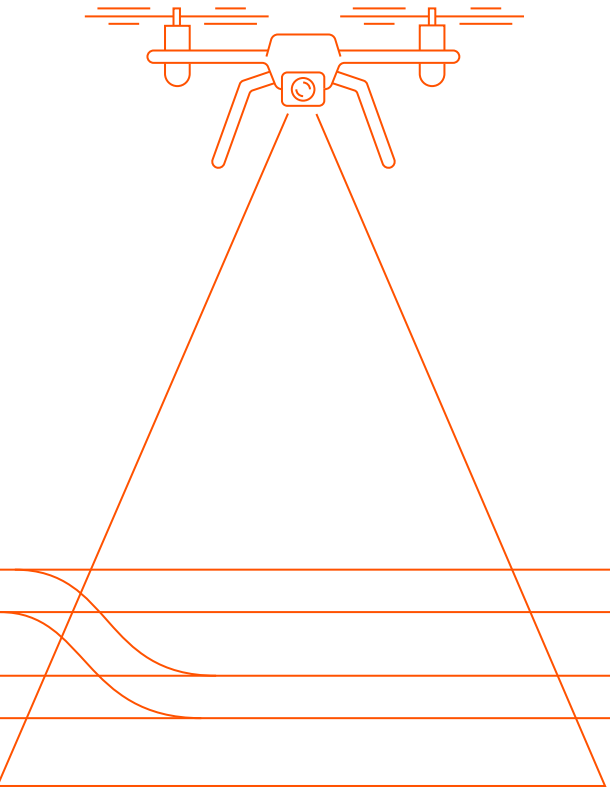
Mezi nejvýznamnější projekty posledního období renovací patří jednoznačně oprava fasády a interiérů Fantovy budovy na hlavním nádraží v Praze. Vnitřní prostory jsme pro veřejnost poprvé otevřeli v prosinci, vznikla zde i nová kavárna a business lounge.

Pokračujeme také v rozsáhlých renovacích památkově chráněných nádražních budov, a to v Plzni, Českých Budějovicích a Pardubicích.

Opravujeme nádražní budovy v Havířově, Berouně, Vsetíně, Písku, Tachově, Moravském Berouně, Podbořanech, Bohuslavě či Kostelci u Jihlavy. Další významná rekonstrukce historické nádražní budovy probíhá ve stanici Teplice v Čechách.

Upravených prostor se dočkali cestující ve stanicích Veselí nad Lužnicí, Roztoky u Prahy, Čerčany, Přeštice, Hradec Králové hl. n., Úpořiny, Vimperk, Prachatice a Holešov.

K realizaci je připravena i řada dalších projektů, jedná se například o obnovu nádražních budov ve stanicích Ostrava-Vítkovice, Jaroměř, Letohrad, Hodonín či Františkovy Lázně.



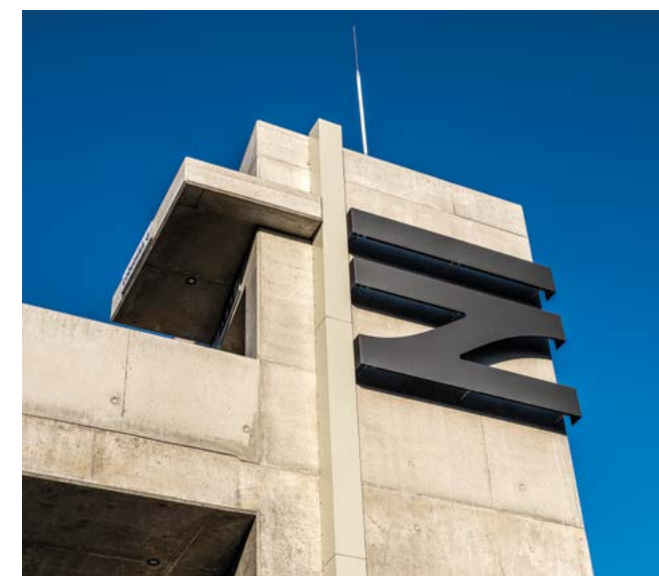
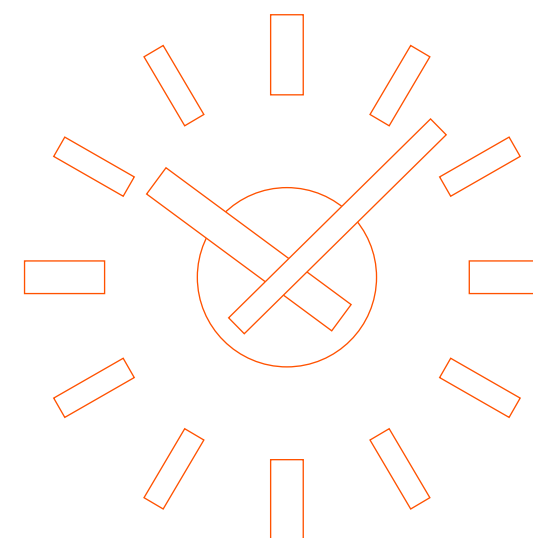
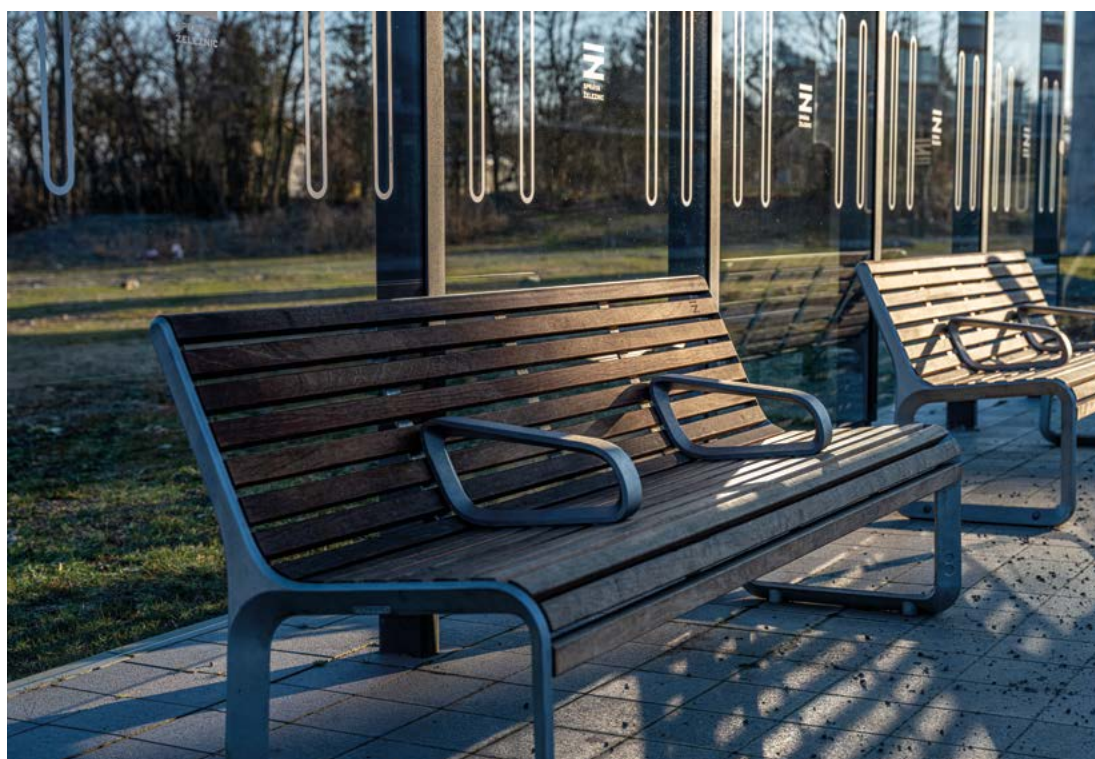
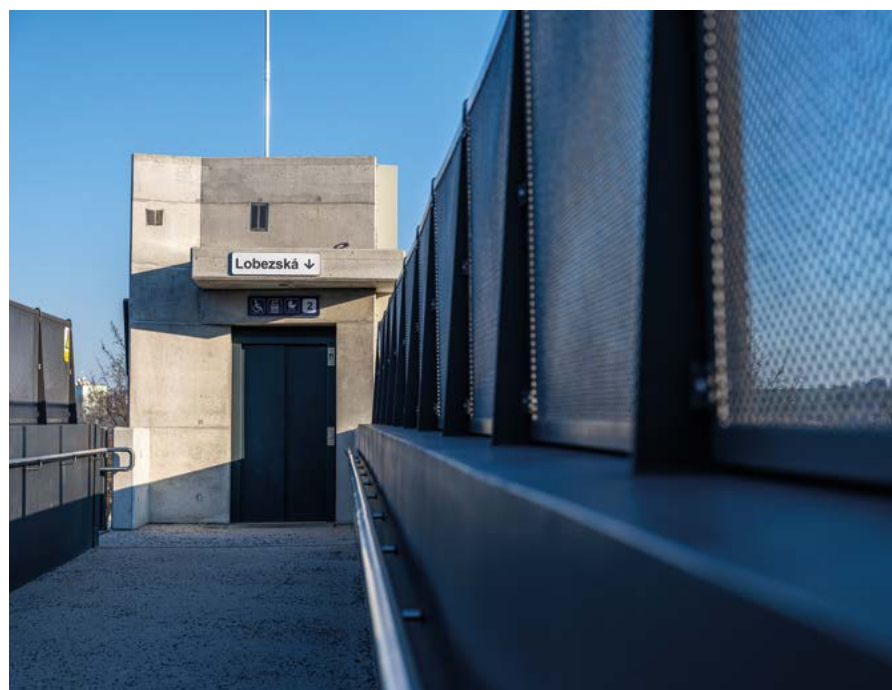
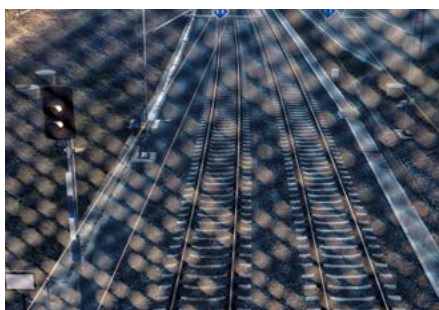
Drony ve službách Správy železnic

Na konci října zaměstnanci Správy železniční geodézie společně s drážními hasiči otestovali využívání bezpilotního snímkování pomocí dronů. Ty se mohou používat například pro monitoring svahových sesunů, odhalování rizika pádu skalních bloků či snímkování nepřístupných prostor nebo efektivní určování kubatur, třeba v rámci investiční výstavby. Do budoucna se předpokládá využití dronů i při vyšetřování mimořádných událostí na železnici.





Zastávka Plzeň-Slovany vznikla v rámci modernizace plzeňského uzlu. Obě bezbariérová nástupiště už slouží cestujícím spolu s novým mobiliářem a informačním systémem. Zastávka na Slovanech zlepšila obslužnost okolního území a současně nabízí pohodlnější přestup na MHD. Přístup k vlakům je zde po nové lávce, díky šikmým chodníkům a výtahu se cestující dostanou bezbariérově až na nástupiště.



Železnice a lidské příběhy

Tvoříme jeden obrovský tým, ve kterém každý přispívá svými unikátními schopnostmi k tomu, aby železniční doprava u nás vzkvétala. V železniční dopravě jsme největším zaměstnavatelem v ČR. Vybrali jsme pro vás několik příběhů, které vám dají nahlédnout za kulisu běžného drážního provozu.



16 893

evidenční počet zaměstnanců
k 31. 12. 2023

12 156

muži

140

profesí

4 737

ženy

18

organizačních složek

Drážní hasiči dostali ocenění za obětavou práci

Oslavy 70. výročí vzniku prvních profesionálních hasičských sborů na železnici jsme zakončili v krásných prostorách Trojského zámku. Vybraní zaměstnanci HZS Správy železnic získali zvláštní ocenění za zásluhy.

Symbolicky 70 zaměstnanců převzalo pamětní medaili z rukou generálního ředitele Správy železnic Jiřího Svobody a ředitele Hasičského záchranného sboru Správy železnic Jana Blechy. Ze všech jednotek požární ochrany byli vybráni ti, kteří nad rámec povinností a s velkým nasazením plnili své úkoly, pracovali ve prospěch sboru a přispěli tak k rozvoji a profesionalitě hasičských složek v rámci železnice.

„Rád bych poděkoval všem hasičům, nejen těm oceněným, za jejich obětavou a tolik potřebnou práci. Jste důležitou organizační jednotkou Správy železnic, na kterou jsem právem hrdý a která má mou plnou podporu,“ řekl generální ředitel Správy železnic Jiří Svoboda.

Umístili jsme se mezi top 20 zaměstnavatelů v ČR

Kam chtějí studenti nastoupit po škole? To je jedna z hlavních otázek průzkumu švédské společnosti Universum, která už několik let sestavuje žebříček nejvyhledávanějších zaměstnavatelů v ČR. Správa železnic se historicky poprvé umístila v tomto žebříčku a hned na 20. místě. Přeskočila tak etablované společnosti, jako jsou České dráhy, E.ON, Innogy, IBM nebo Alza. Průzkumu se účastnilo přes 11 000 studentů ze 60 českých vysokých škol a univerzit.

Železničářem roku je celkem devět našich kolegů

Velkého potlesku zaplněného sálu se 1. listopadu dostalo celkem devíti zaměstnancům naší organizace, kteří svou obětavostí, rychlou reakcí či včasnou pomocí přispěli k záchraně lidského života, zdraví či majetku. A někdy šlo opravdu o vteřiny.

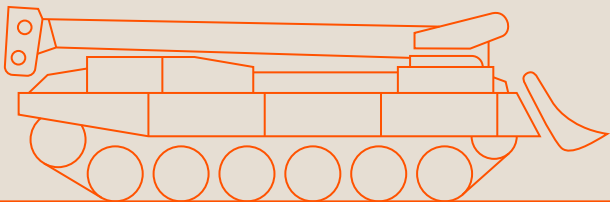
Příběhy to jsou různé, ale jedno mají společné: dobrý konec. Dva kolegové z CDP Praha **Martin Ašenbrener** a **Jaroslav Mach** zabránili hrozící katastrofě v Poříčanech, kde dva vykolejené nákladní vozy přepravující vysoce hořlavý a toxický benzen zasáhly do průjezdného profilu sousedních kolejí. Pohotovou reakcí se jim podařilo zastavit tři vlaky osobní dopravy, které se blížily k místu vykolejení.

Výpravčí **Pavína Katolická** zachránila včasnou první pomocí a přivoláním záchranné služby život cestujícím, který zkolaboval po výstupu z vlaku ve stanici Bučovice. Hasič-strojník z Jednotky požární ochrany (JPO) České Budějovice **Jan Völfl** zase přispěl k záchraně života těžce zraněného řidiče z havarovaného kempingového auta u Písku. Další hasič, **Martin Tomica** z JPO Ostrava, mimo vlastní službu poskytl předlékařskou první pomoc těžce zraněné ženě sražené vlakem a zachránil jí tím život.



Výpravčí z Prahy-Vršovic **Milan Gajdács** zase poskytl první pomoc a zavolal záchranáře ke strojvedoucímu, který byl v bezvědomí. Výpravčí-dispečer DOZ **Jiří Stříteský** při jízdě vlaku za odjezdové návěstidlo zabránil použitím funkce Generální stop srážce s protijedoucím vlakem. Výpravčí **Rostislav Mucha** pak okamžitým zavoláním drážních hasičů a vyžádáním vypnutí proudu v trakčním vedení kvůli přijíždějící hořící lokomotivě předešel rozsáhlým škodám na infrastruktuře i majetku dopravce.

Posledním oceněným se stal signalista OŘ Plzeň **Jaroslav Hlouš**. Ten byl v Nýřanech přímým svědkem dopravní nehody, při které osobní automobil spadl do průjezdného profilu dráhy. Informováním výpravčího a přivoláním záchranářů přispěl k záchraně života řidiče automobilu a k odvrácení hrozby střetu vlaku s havarovaným autem. Všem oceněným velice děkujeme.



Nevidomý Mikuláš pomáhá zlepšit přístupnost nádraží

Je velmi důležité, aby nádražní budovy dobře sloužily i nevidomým a slabozrakým spoluobčanům. Kontrolu funkčnosti a správného umístění speciálních orientačních prvků má ve Správě železnic na starosti Mikuláš Kopas.

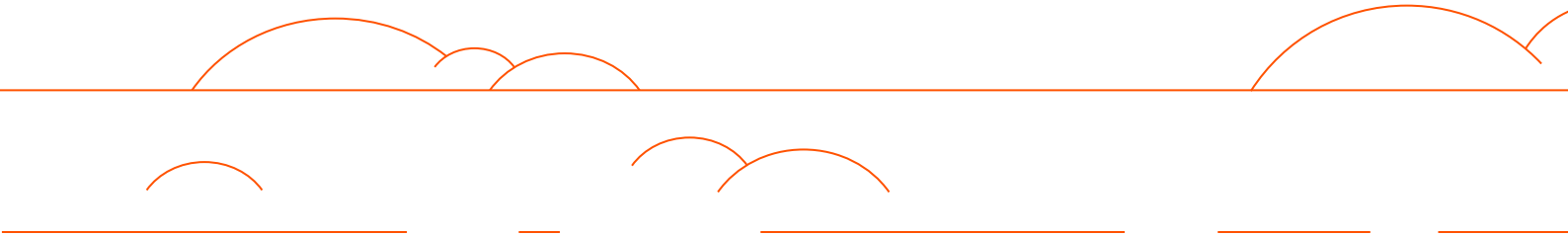
Ke kontrolám nádraží se Mikuláš Kopas dostal přibližně před deseti lety, kdy začal přicházet o zrak. Kontroluje veškeré prvky, které pomáhají osobám se zrakovým postižením. Patří mezi ně například přirozené vodící linie (např. zdi) a umělé vodící linie, které zahrnují varovné a signální pásy. K dalším orientačním prvkům se počítá unikátní systém hlasových majáčků a také štítky s Braillovým písmem, které mohou pomoci v orientaci v daném prostoru.

Mikuláš Kopas vždy nejprve prozkoumá web, kde jsou základní informace o vybavení nádraží. Pak přijde na samotné nádraží a začne se s pomocí hole a vysílačky pro nevidomé orientovat v prostoru. Důležitá je kontrola celkové logiky průchodu stanicí. Cílem je zejména dostat se k pokladnám a následně až na nástupiště.

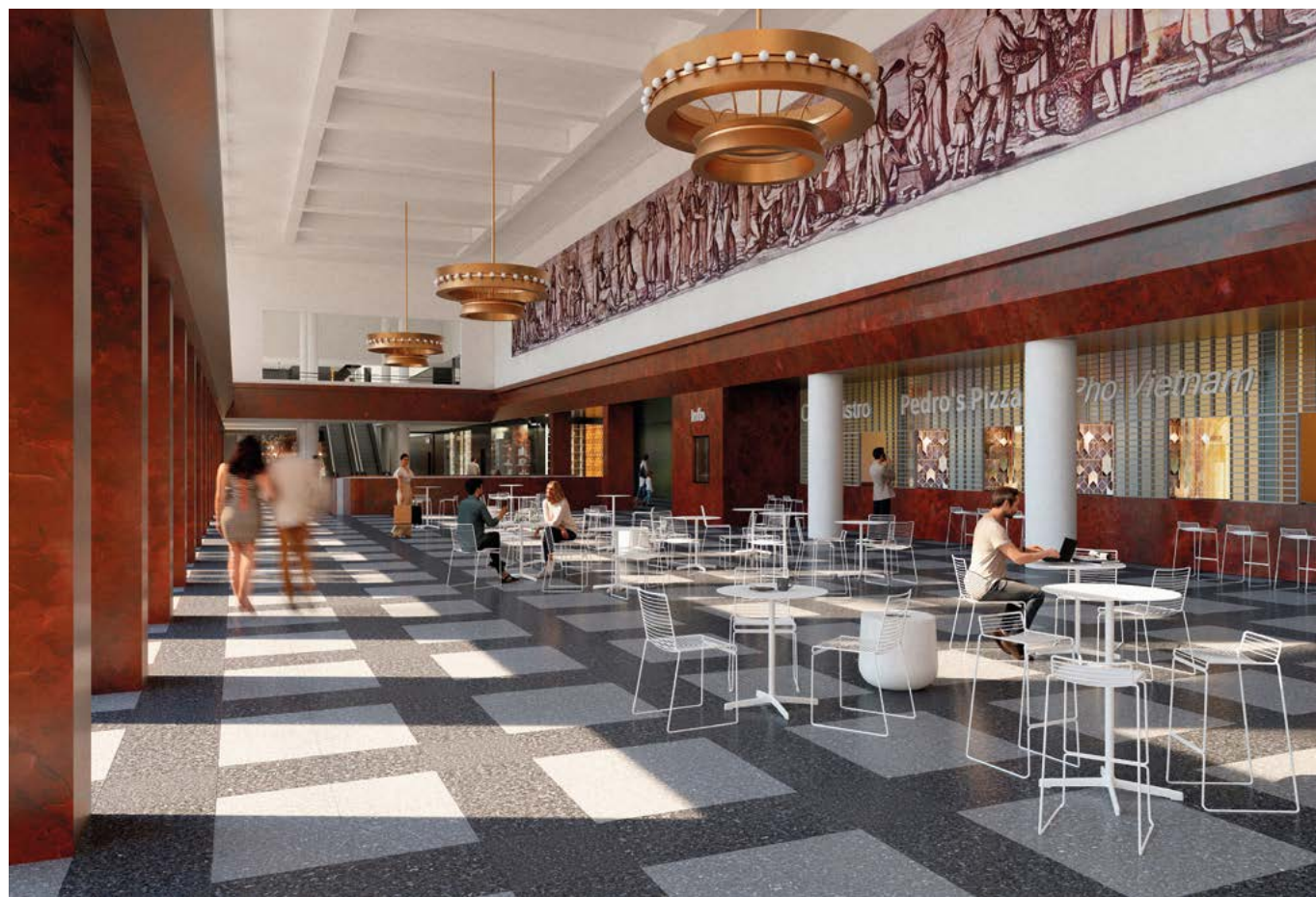
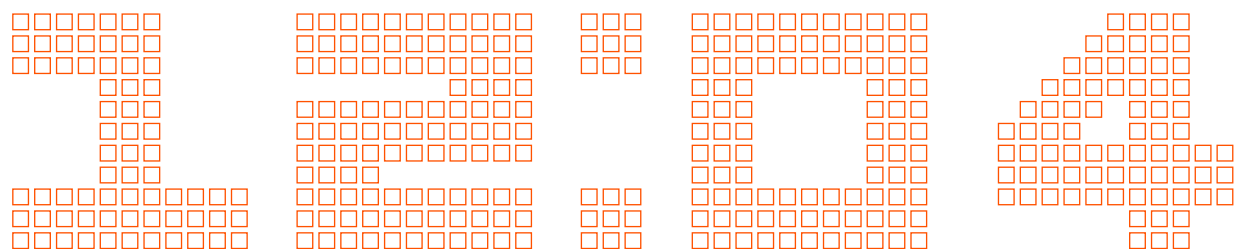
„Za ty roky jsem prošel desítky nádraží. Musím říci, že se situace obecně zlepšuje. Stále se ale vyskytují věci, které sice odpovídají legislativě, ale nedávají smysl logicky,” říká Mikuláš. A které nádraží v České republice slouží podle jeho názoru zrakově handicapovaným nejlépe? „Úplně do dokonalosti je dotažené například hlavní nádraží v Olomouci, kde jsou jediným problémem úzká nástupiště a s tím související velmi úzké signální pásy.”

Vyprošťovací tanky

Hasičský záchranný sbor Správy železnic disponuje čtyřmi speciálními vyprošťovacími tanky. Typ VT 72 váží 46 500 kilogramů a v nepřístupném terénu zvládne vytáhnout zpět na násep i 90tunovou lokomotivu. Pravidelný výcvik řidičů těchto mnohatunových kolosů probíhá například v bývalém vojenském prostoru v Milovicích. Jeho součástí je i nácvik správné techniky jízdy a řízení v náročném terénu, výměna pásů či technická zkouška tažných sil navijáků při vyprošťování.





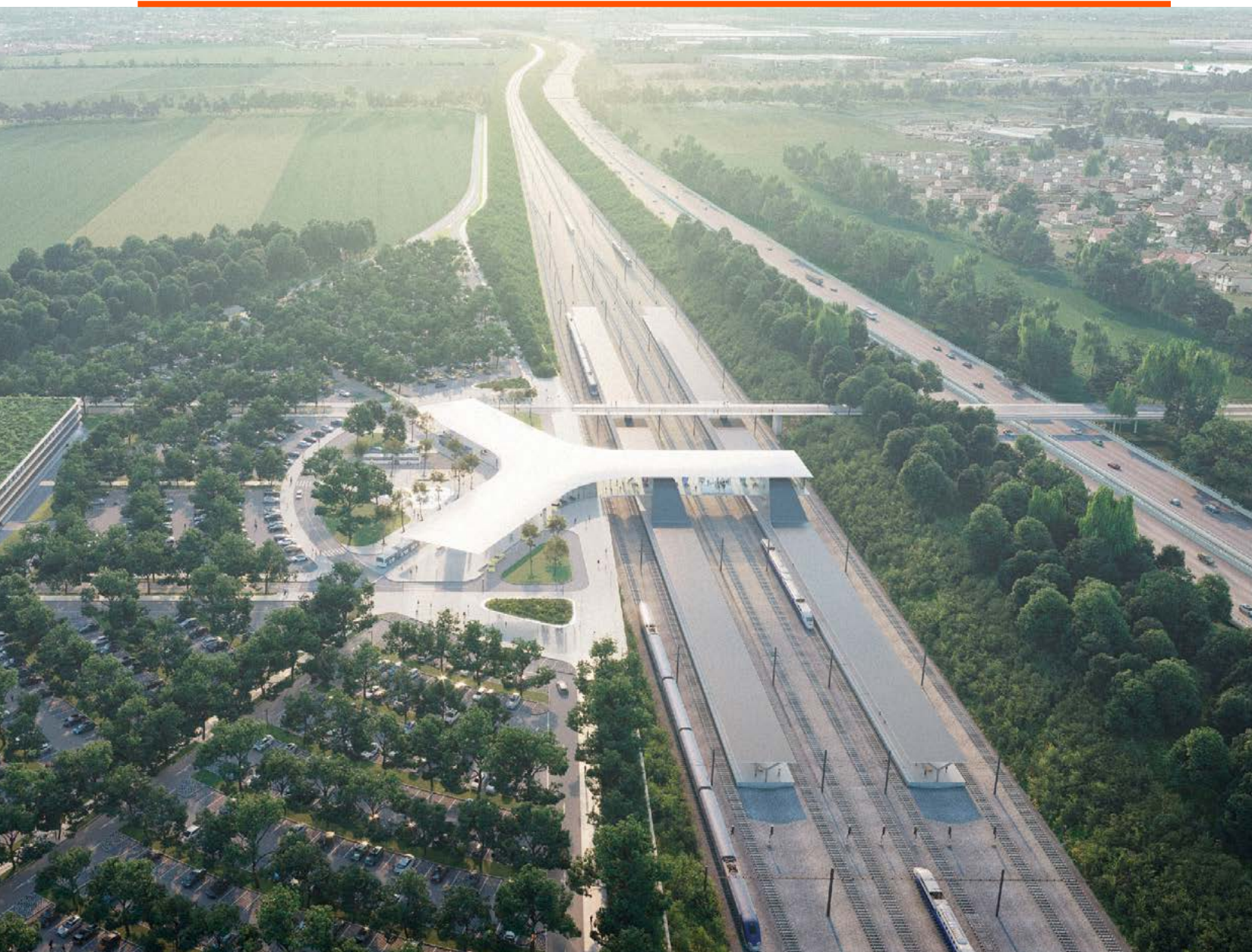


Během následujících let se smíchovské nádraží v Praze změní k nepoznání. Výsledkem stavebních prací budou kompletně zmodernizované koleje a nástupiště, prodloužené podchody pod celou stanicí a také nová lávka, která povede nad kolejištěm a umožní bezbariérový přístup na jednotlivá nástupiště. Nádraží se tak stane důležitým uzlem, který cestujícím usnadní přestupy mezi vlaky, autobusy, MHD, metrem i parkovištěm P+R. Návrh terminálu vypracovalo architektonické studio A69 – architekti.



Vysokorychlostní síť – cesta do blízké budoucnosti železnice

Výstavba prvního úseku vysokorychlostní sítě se nezadržitelně blíží a my pracujeme na tom, abychom efektivně odstartovali novou epochu v historii železniční dopravy v ČR. Rozsáhlé přípravné práce jsou v plném proudu. Vznikají projekty tratí, studie proveditelnosti, probíhají architektonicko-urbanistické soutěže... To vše tak, aby se již v roce 2026 mohlo začít stavět.



350

km vysokorychlostních tratí
v projekční přípravě

1,18

miliardy korun na přípravné a projektové
práce budování vysokorychlostních tratí

50

minut bude trvat cesta vysokorychlostní
soupravou z Prahy do Brna

Odstartovali jsme geologické práce na trase do Drážďan

Příprava nové vysokorychlostní trati do Drážďan pokračuje geologickými pracemi v úseku mezi Prahou a Lovosicemi a v místě budoucího přeshraničního Krušnohorského tunelu. Ten bude jedním z nejdelších ve střední Evropě.

Geologický průzkum je nedílnou součástí projektové přípravy všech velkých dopravních staveb. „Díky němu získáme přesný obrázek o horninovém složení a vodním režimu pod místem, kde plánujeme vysokorychlostní tratě. Získané informace pak využijeme při přípravě projektu pro samotnou výstavbu,“ říká Pavel Hruška, náměstek Stavební správy vysokorychlostních tratí pro oblast sever.

5

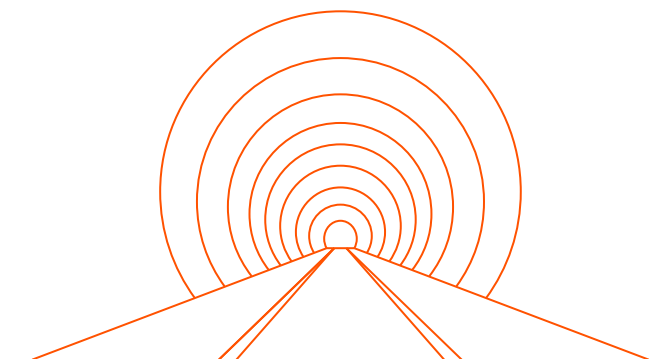
let úspěšné spolupráce s francouzskými
státními drahami SNCF na přípravě českých
vysokorychlostních tratí

60

tisíc cestujících denně přiláká podle dopravního
modelu nová vysokorychlostní železnice mezi
Prahou a Brnem

Z výsledků těchto průzkumů budeme přesně vědět, zda jsme při plánování zvolili správné výškové uspořádání, případně zda musíme plány upravit. „Také můžeme navrhnout nejvhodnější opatření zabráňující poklesu podzemní vody, nebo naopak pro odvod povrchové vody od budoucí trati. Z výsledků rovněž vyplyne například to, zda bude třeba uplatnit opatření proti strukturálnímu hluku v případě, že by se mohl šířit podloží. Na to všechno nám odpoví právě výsledky odborného geologického průzkumu,“ doplňuje.

Průzkum může v daném místě trvat jeden až šest týdnů. Během této doby se vrtají do země sondy a vzorky se ukládají do speciálních vzorkovnic o délce zhruba jednoho metru. Z nich pak geologové odvázejí vzorky do laboratoří, kde se zkoumají vlastnosti získaných hornin.



Nový úsek vysokorychlostní železnice na jižní Moravě vstupuje do procesu EIA

Úsek vysokorychlostní trati Jižní Morava se blíží k dalšímu milníku. Úřady nyní zahájily zjišťovací řízení před samotným posouzením vlivu stavby na životní prostředí. Dokumentace týkající se úseku mezi obcemi Modřice a Rakvice byla nedávno zveřejněna v informačním systému EIA (Environmental Impact Assessment).

Vydání kladných stanovisek EIA pro úseky vysokorychlostních tratí je přitom další klíčovou fází přípravy vysokorychlostní železnice v ČR. Ministerstvo životního prostředí požádalo samosprávné celky a státní orgány, aby se k předložené dokumentaci písemně do 30 dnů vyjádřily. Pro fázi realizace musí být nutně vydáno kladné stanovisko EIA. Očekávané dokončení celé stavby je na počátku 30. let.

Navrhovaný úsek vysokorychlostní tratě má délku 45 kilometrů a začíná v brněnské části Horní Heršpice, kde se napojuje na železniční uzel Brno. Součástí projektu je také modernizace stávající stanice v Modřicích. U Rajhradu je navržen hloubený tunel o délce 1 350 metrů. Dominantním prvkem úseku bude kilometr a půl dlouhý most přes evropsky významnou oblast Vranovický a Plačkův les. Na celé trati je navrženo několik retenčních nádrží zabrahujících vzniku bleskových povodní a také celá řada protihlukových stěn a zemních valů, které mají minimalizovat šíření hluku. Na tuto trať může v budoucnu navázat přeshraniční úsek na Slovensko.

Začaly práce na dalším úseku vysokorychlostních tratí

Příprava nových vysokorychlostních tratí nadále zrychluje. Uzavřeli jsme další smlouvu na projekční práce, tentokrát pro VRT Vysočina fáze I. Dokumentaci pro územní rozhodnutí úseku mezi Velkou Bíteší a Brnem připraví společnost AFRY VRT Brno. Stavební práce by na této trati měly být zahájeny v roce 2028. Dvukolejná trať bude navržena pro rychlost 320 km/h a bude vybavena evropským zabezpečovačem ETCS.

Projektujeme více než 300 kilometrů vysokorychlostních tratí

Máme další smlouvu na projekční práce pro budoucí síť vysokorychlostních tratí. Konkrétně se jedná o úsek VRT Střední Čechy mezi Poříčany a Světlou nad Sázavou, který bude součástí trati z Prahy do Brna. Projektanti tak podrobně připravují už více než 300 kilometrů nových tratí. Téměř 80kilometrový úsek naváže na již projektovanou VRT Polabí z Prahy do Poříčan, která je rovněž součástí nového vysokorychlostního spojení z hlavního města do Brna. Stavba by měla začít zhruba v roce 2027.

Startují projekční práce na vysokorychlostní trati u Přerova

Vybrali jsme zhotovitele technického návrhu dalšího úseku vysokorychlostní trati mezi Prosenicemi a Brodkem u Přerova. Projektovou dokumentaci pro územní rozhodnutí připraví sdružení společností SAGASTA a EGIS RAIL. Nový úsek VRT z kvalitní zejména dopravní obslužnost města Olomouc.

Trať naváže na již projektovanou VRT Moravská brána I mezi Prosenicemi a Hranicemi na Přerovsku. Využívat ji budou pouze osobní vlaky s rychlostí až 320 km/h. Úkolem projektantů je navrhnout umístění a technické řešení trati, její napojení na stávající koridor Praha – Ostrava a doprovodnou infrastrukturu. Součástí zakázky je také inženýrsko-geologický průzkum, zpracování dokumentace pro posouzení vlivů na životní prostředí (EIA) a geografický informační systém (GIS), ve kterém si veřejnost prohlédne aktuální technický návrh online.

Prodoužení z Prosenic do Brodku u Přerova vychází ze schválené studie proveditelnosti řešící spojení z Brna do Ostravy z roku 2021. Olomouci přinese vybudování tohoto propojení s plánovanou trasou VRT řadu benefitů v podobě zkrácení jízdních dob mezi jednotlivými městy nebo rozvoje bydlení.

Projekt zahrnuje také řešení napojení vysokorychlostní trati do stanic Brodek u Přerova a Prosenice. Ty projdou nezbytnými úpravami. Zpracovatelé v dokumentaci zohlední také zrušení projektu vodní infrastruktury Dunaj-Odra-Labe. Výstavba vysokorychlostní trati by měla začít na konci roku 2026.

České vysokorychlostní tratě jsou součástí plánů rozvoje střední Evropy

Projekt českých vysokorychlostních tratí sahá daleko za naše hranice. Důkazem je podpis memoranda mezi Správou železnic, polskou společností Centralny Port Komunikacyjny (CPK) a zástupci projektu Rail Baltica. Iniciativa má za cíl vybudovat až 4 500 km vysokorychlostních tratí v oblasti Trojmoří. Generální ředitel Správy železnic Jiří Svoboda zajistil také podporu kvalitnějšího přeshraničního spojení u německého spolkového ministerstva dopravy.

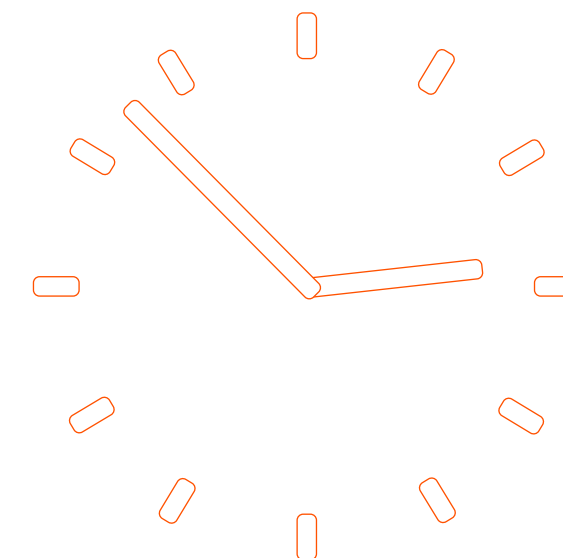
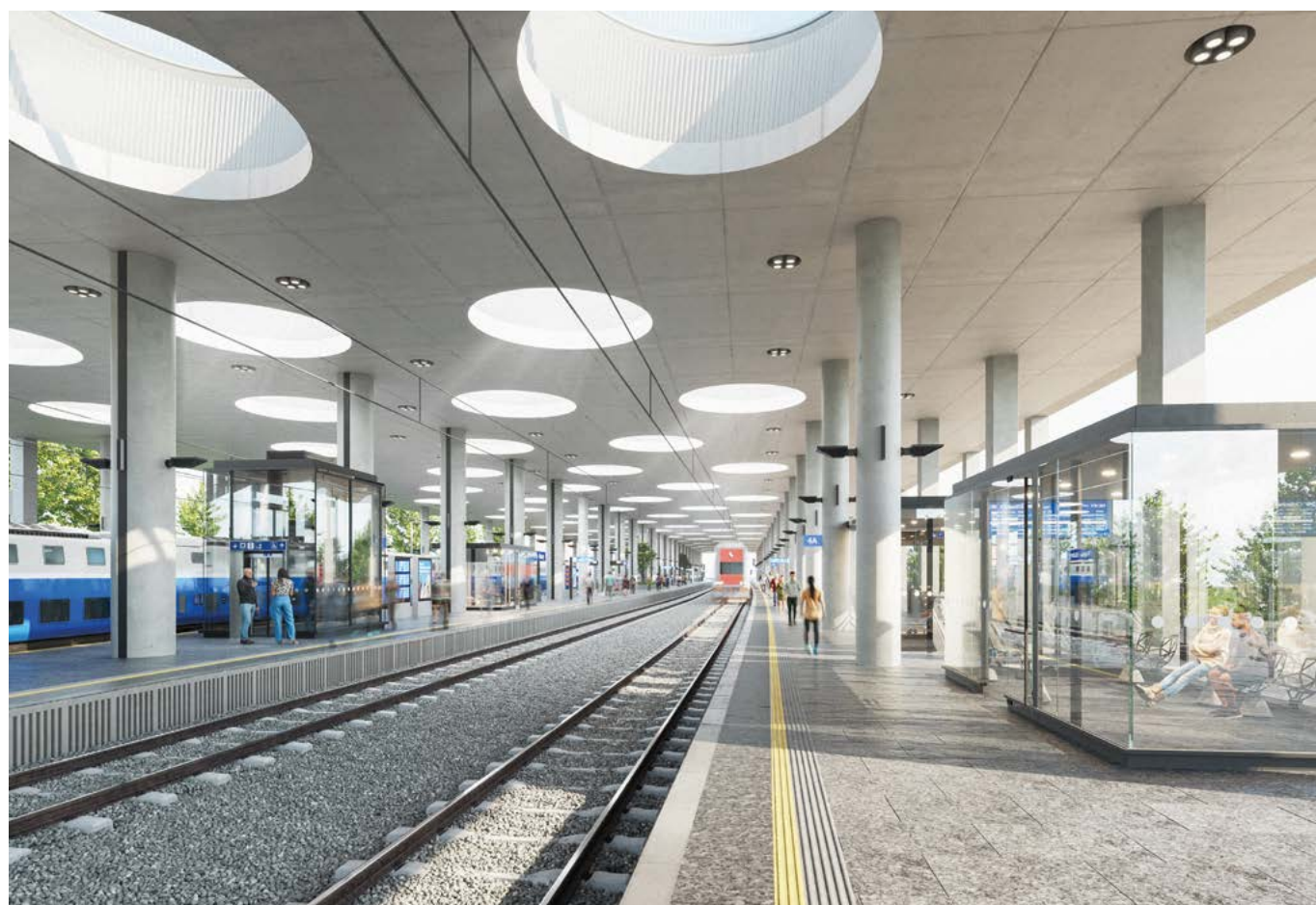
Jak rychlé budou vysokorychlostní vlaky v ČR?

Požadavek na minimální technickou rychlost vychází z konstrukce trati. Její „klopení v zatáčkách“ (odborně převýšení v obloucích) je vypočítané pro předem dané rozmezí rychlostí, které je nutné dodržet. V ČR plánujeme využívat rozmezí 200–320 km/h, tedy minimální rychlost vlaku na vysokorychlostní trati bude 200 km/h. Vlaky klasické konstrukce s tlakem 22,5 t na nápravu budou mít maximální rychlost omezenou na 230 km/h, lehké vysokorychlostní jednotky budou moci využít maximální rychlost 320 km/h.





Pražské Holešovice čeká dynamická proměna. A jejím začátkem je rekonstrukce trati mezi novou zastávkou Praha-Výstaviště a bubenským nádražím, kde vyrostе zbrusu nová budova. Podoba stanice se bude postupem času měnit. V první fázi půjde o jedinou budovu na daném území a na její střeše bude travnatá odpočinková plocha. Ta umožní lidem výhled na měnící se Holešovice. V další etapě, spolu s výstavbou nové čtvrti, vznikne přímo nad nádražím administrativní budova. V nádražních vestibulech bude řada komerčních prostor, které budou sloužit jak cestujícím, tak obyvatelům budoucí nové čtvrti Bubny-Zátory. Architektonické ztvárnění nádraží zpracovalo studio Jakub Cigler Architekti.



Pro dobro společnosti i životního prostředí

Odpovědnost, péče o životní prostředí a udržitelný přístup k rozvoji železnice patří k základním stavebním kamenům všech našich aktivit. Věříme, že moderní železniční doprava zásadním způsobem rozšíří možnosti cestování i dopravy, které jsou ohleduplné k naší planetě. Vizi udržitelnosti se snažíme naplňovat na organizační i individuální úrovni. Předkládáme vám několik příkladů z letošního roku.



34

partnerských středních škol

13

nových mobilních zdvihacích plošin pro cestující s omezenou schopností pohybu

9

partnerských vyšších odborných škol

19 000

asistencí poskytnutých v roce 2023 cestujícím s omezenou schopností pohybu a orientace

13

partnerských vysokých škol a univerzit

Společná cesta pro železnici a přírodu

Životnímu prostředí věnujeme velkou pozornost po celou dobu přípravy vysokorychlostní sítě – od projekčních prací až po uvedení trati do provozu. Kudy vedou stezky srnek, kudy létají ptáci a po jakých trasách migrují obojživelníci? To nejsou otázky pouze pro přírodovědce, ale i pro inženýry pracující ve Stavební správě vysokorychlostních tratí.

Uzavřeli jsme smlouvu na zpracování přírodovědného průzkumu, biologického hodnocení a migrační studie, které jsou nezbytné pro správné umístění stavby plánované na úseku VRT Vysočina fáze II ze Světlé nad Sázavou do Velké Bíteše. Zakázku zhotovuje společnost Ecological Consulting.

Velký důraz klademe na to, aby byla nová trať vedena s maximálním respektem k přírodě. Výsledky průzkumů pomohou lépe pochopit migrační koridory a navrhnout projekční řešení, která umožní živočichům bezpečný průchod přes trať pomocí mostů, propustků nebo ekoduktů. Závěry průzkumu budou využity při zpracování dokumentace pro územní řízení, jejíž součástí bude také dokumentace posuzování vlivů na životní prostředí (EIA).

Zaměstnanci Správy železnic zasadili tisíce stromků

Zaměstnanci oblastních ředitelství Správy železnic v Plzni a Hradci Králové se podíleli na obnovování lesa zasaženého kůrovcovou kalamitou. Akce probíhala ve spolupráci s Lesy ČR.

Do lesa vyrazili pracovníci z kanceláří i z provozu. Sázeli stromky u Stříbra a nedaleko Vráže u Písku, dále pak v Královéhradeckém kraji v lokalitě Nový Ples na Náchodsku.

„Všichni kolegové z lesní správy byli stejně jako minule nadšení jak aktivním přístupem zaměstnanců Správy železnic a jejich ochotou pomoci lesu, tak i zájmem o les a přírodu. Akce se vydařila a udělala se spousta práce,“ uvedly v poděkování Lesy ČR.

Sluneční energii využijí desítky nádražních budov

Pokračujeme v instalaci fotovoltaických elektráren v prostředí české železnice. Po pilotním projektu v Děčíně osadíme solárními panely střechy dalších nádražních objektů. Provoz budov tak bude šetrnější k životnímu prostředí.

Na instalaci fotovoltaiky jsme vypsalí výběrové soutěže. Jejich vítězové nejprve vyprojektují a následně nainstalují panely tak, aby mohly být zapojeny do distribuční sítě. Ze stávajících

budov se solárních panelů dočkají například nádraží v Brandýse nad Labem, Berouně nebo Kuřimi, s chystanou instalací už počítají právě budované novostavby v Chodově a Aši. Panely osadíme také administrativní a provozní objekty Správy železnic v Brně, Pardubicích, Plzni, Hradci Králové, Ostravě, Olomouci, Ústí nad Labem a Děčíně. Uplatnění dále najdou na vhodných trafostanicích, stavědlech nebo v areálech drážních hasičů.



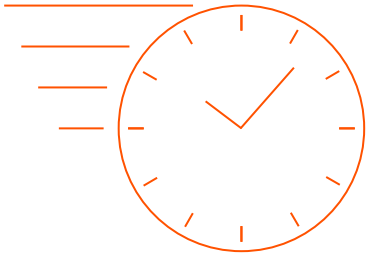
Správa železnic aktivně přispívá k rozvoji e-mobility

Evropská komise dlouhodobě usiluje o udržitelnou mobilitu prostřednictvím snižování emisí z dopravy. Chceme být na tomto poli ještě aktivnější, proto jsme si stanovili strategický cíl vybudovat infrastrukturu pro nabíjení elektromobilů a propojit tak individuální automobilovou a veřejnou železniční dopravu.

Za tímto účelem byl zpracován dokument s názvem Plán rozvoje infrastruktury pro dobíjení elektrických vozidel Správy železnic, jehož obsahem je koncepce a strategie veřejných parkovacích ploch s určitým počtem dobíjecích stanic (bodů) a jejich dostatečné kapacity u železničních stanic a zastávek.

Podle aktuální legislativy by členské státy měly u nových a výrazně renovovaných neobytných budov, ke kterým náleží více než deset parkovacích míst, zajistit instalaci nejméně jedné dobíjecí stanice a přípravu kabelovodů nejméně pro každé páté parkovací místo. Tento požadavek vychází z § 48b vyhlášky č. 266/2021 Sb. a týká se i rekonstrukce výpravních budov.

Aby bylo umožněno vybudování infrastruktury pro dobíjení elektrických vozidel, uzavřeli jsme v roce 2022 Rámcovou smlouvu o nájmech částí pozemků pro účely instalace a provozu dobíjecích stanic pro elektromobily mezi Správou železnic a ČEZ.



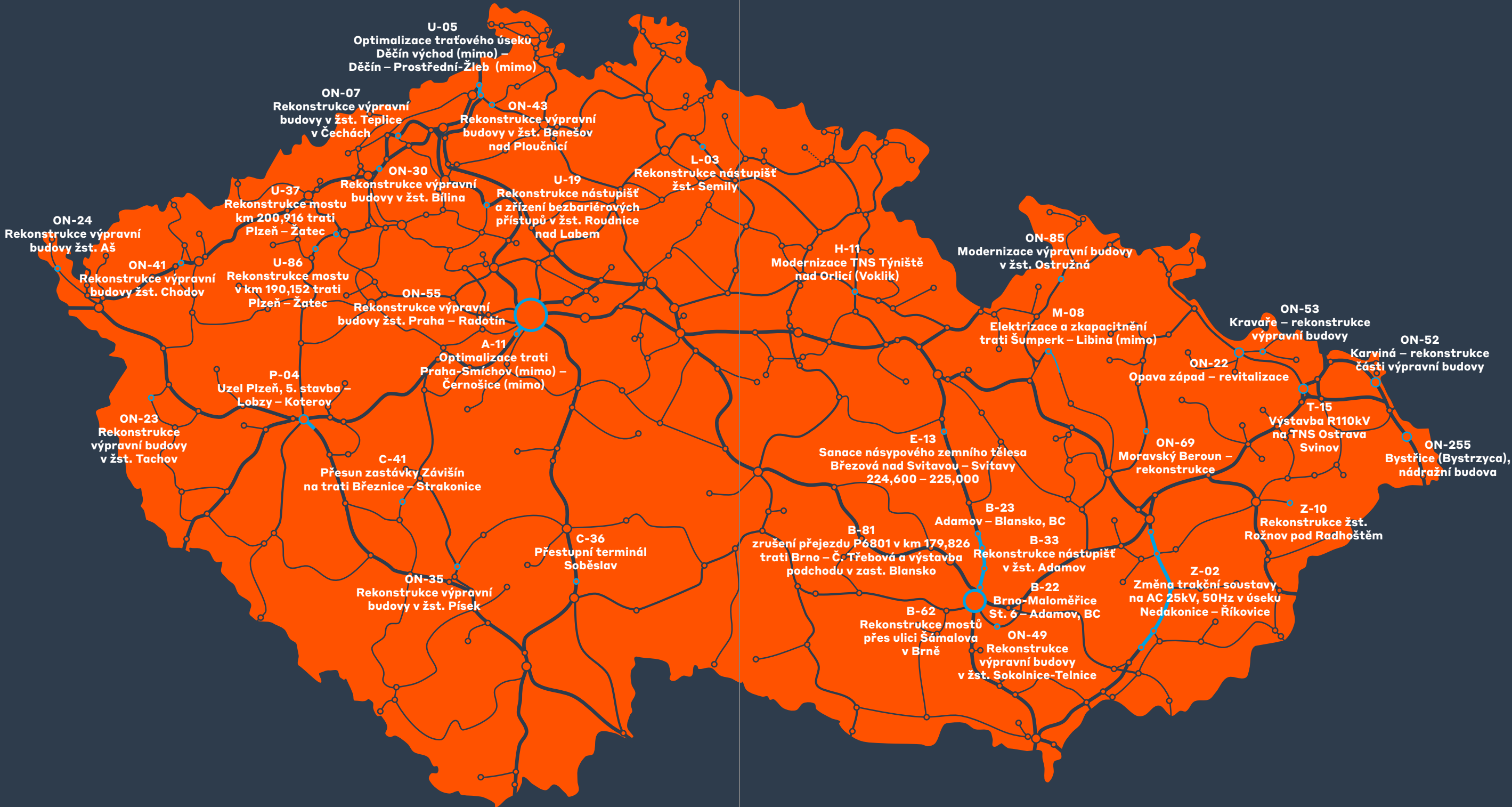
Snižování zpoždění

Vlaky osobní dopravy vykázaly za první dva měsíce roku 2023 lepší pravidelnost než za stejné období v roce předchozím. Zatímco v roce 2022 došlo podle jízdního řádu 91,4 % spojů, v roce 2023 to bylo téměř 92,4 %. Počet vlaků, které měly v cílové stanici zpoždění pět a více minut, byl za leden a únor 2023 nižší o více než 4 400. Celková doba zpoždění z odpovědnosti Správy železnic se pak meziprocentně snížila o více než 30 %.



Významné stavby
dokončené v roce 2023

Interaktivní mapa
Správy železnic



Významné stavby
započaté v roce 2023

Interaktivní mapa
Správy železnic



Profil organizace

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 22. 3. 2024)

Generální ředitel

Bc. Jiří Svoboda, MBA

(věk 53 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 60 let, absolvent Fakulty stavební Vysokého učení technického v Brně, generálního ředitele v případě jeho nepřítomnosti zastupuje od 23. 3. 2018)

Vedení Správy železnic

(k 22. 3. 2024)

Náměstek generálního ředitele pro ekonomiku

Ing. Tomáš Čoček, Ph.D.

(věk 46 let, absolvent Fakulty dopravní Českého vysokého učení technického v Praze, ve funkci od 4. 4. 2023)

Náměstek generálního ředitele pro modernizaci dráhy

Ing. Mojmír Nejezchleb

(věk 60 let, absolvent Fakulty stavební Vysokého učení technického v Brně, ve funkci od 1. 7. 2013)

Náměstek generálního ředitele pro provozuschopnost dráhy

Ing. Karel Švejda, MBA

(věk 43 let, absolvent Fakulty provozně ekonomické České zemědělské univerzity v Praze a Institutu celoživotního vzdělávání Vysokého učení technického v Brně, ve funkci od 16. 10. 2023)

Náměstek generálního ředitele pro řízení provozu

Mgr. Jaroslav Flegl, LL.M.

(věk 46 let, absolvent Metropolitní univerzity Praha, o.p.s., ve funkci od 1. 11. 2022)

Správa a řízení organizace

Statutární orgán

Složení k 31. 12. 2023

Generální ředitel

Bc. Jiří Svoboda, MBA

Zástupce generálního ředitele

Ing. Mojmír Nejezchleb

Složení k 22. 3. 2024

Generální ředitel

Bc. Jiří Svoboda, MBA

Zástupce generálního ředitele

Ing. Mojmír Nejezchleb

Během let 2023 a 2024 nedošlo ke změnám.

Vedení Správy železnic

Složení k 31. 12. 2023

Složení k 22. 3. 2024

Náměstek generálního ředitele pro ekonomiku	Náměstek generálního ředitele pro ekonomiku
Ing. Tomáš Čoček, Ph.D.	Ing. Tomáš Čoček, Ph.D.
Náměstek generálního ředitele pro modernizaci dráhy	Náměstek generálního ředitele pro modernizaci dráhy
Ing. Mojmír Nejezchleb	Ing. Mojmír Nejezchleb
Náměstek generálního ředitele pro provozuschopnost dráhy	Náměstek generálního ředitele pro provozuschopnost dráhy
Ing. Karel Švejda, MBA	Ing. Karel Švejda, MBA
Náměstek generálního ředitele pro řízení provozu	Náměstek generálního ředitele pro řízení provozu
Mgr. Jaroslav Flegl, LL.M.	Mgr. Jaroslav Flegl, LL.M.

Změny během let 2023 a 2024

Funkce	Období	Změna
Náměstek generálního ředitele pro ekonomiku	do 3. 4. 2023	Ing. Aleš Krejčí
	od 4. 4. 2023	Ing. Tomáš Čoček, Ph.D.
Náměstek generálního ředitele pro provozuschopnost dráhy	do 15. 10. 2023	Ing. Marcela Pernicová
	od 16. 10. 2023	Ing. Karel Švejda, MBA

Správní rada

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

	Složení k 31. 12. 2023	Složení k 22. 3. 2024
Předseda	Mgr. Martin Červíček	Mgr. Martin Červíček
Místopředseda	Ing. Ladislav Němec	Ing. Ladislav Němec
Členové	Ing. Jan Lička	Bc. Michal Šimek
	David Čermák	David Čermák
	Ing. Martin Kolovratník	Ing. Martin Kolovratník
	Ing. Pavel Čížek	Ing. Pavel Čížek
	Mgr. Zdeněk Zajíček	Mgr. Zdeněk Zajíček

Změny během let 2023 a 2024

Funkce	Období	Změna
Člen	od 10. 5. 2023	Mgr. Zdeněk Zajíček
Člen	do 7. 2. 2024	Ing. Jan Lička
Člen	od 8. 2. 2024	Bc. Michal Šimek

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. 2023	Složení k 22. 3. 2024
Předseda	Ing. Eva Janoušková	Ing. Eva Janoušková
Členové	Ing. Lenka Hamplová	Ing. Lenka Hamplová
	Mgr. Tomáš Klinecký	Mgr. Tomáš Klinecký
	Ing. Otakar Hora, CSc.	Ing. Otakar Hora, CSc.

Změny během let 2023 a 2024

Funkce	Období	Změna
Člen	do 15. 11. 2023	Michal Záchra, DiS.
Člen		změna příjmení Ing. Lenka Hamplová, dříve Hlubučková

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. 2023	Složení k 22. 3. 2024
Předseda	Ing. Ladislav Němec	Ing. Ladislav Němec
Členové	Ing. Martin Kolovratník	Ing. Martin Kolovratník
	David Čermák	David Čermák

Během let 2023 a 2024 nedošlo ke změnám.

Strategie

Vizi a strategické cíle Správy železnic formuluje dokument Strategie Správy železnic, státní organizace, který vychází z dopravní politiky České republiky (ČR) a Evropské unie (EU) pro sektor železniční dopravy, Zelené dohody pro Evropu a dále akcentuje priority Programového prohlášení vlády ČR. Strategické cíle se vztahují průřezově ke všem oblastem činnosti organizace 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 přearazením 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. Legislativní proces revize nařízení TEN-T v roce 2023 pokročil do závěrečné fáze. Schválení plného nařízení TEN-T po revizi se očekává začátkem roku 2024.

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 2023 byl pro pokrok v implementaci ETCS opět významný. Byl spuštěn první úsek s výhradním provozem ETCS L2 mezi Olomoucí a Uničovem. Dále byly spuštěny do provozu nové úseky vybavené ETCS L2, a to v délce přes 100 km. Jedná se např. o úsek z Votic k Českým Budějovicím a mezi Ústím nad Orlicí a Lichkovem. Správa železnic proto již má k 1. 1. 2024 přes 1 000 km tratí vybavených ETCS L2. Stále probíhá převzetí speciálních drážních vozidel pro údržbu infrastruktury vybavených ETCS s termínem dodání do roku 2024 tak, aby i vozidlový park Správy železnic byl připraven na výhradní provoz ETCS. V roce 2023 byly také řešeny technické a provozní komplikace při provozování ETCS na pilotním úseku s výhradním provozem Uničov – Olomouc.

Cílem je zajistit spolehlivý provoz vlaků pod ETCS k 1. 1. 2025, kdy dojde k zahájení výhradního provozu ETCS na části nejvýznamnějších koridorových tratí. K těmto účelům Správa železnic využívala a dále bude využívat 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 2023 byl úspěšně dokončen projekt Implementace Building Information Management (BIM) v prostředí Správy železnic. Díky tomu je v současné době možné standardně využívat proces BIM v oblasti přípravy a realizace staveb. Další navazující projekty budou zaměřeny mimo jiné na vytvoření podmínek a nastavení procesů pro využití BIM v rámci celého životního cyklu staveb.

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 a krajů. V roce 2023 byla zahájena realizační fáze projektu. Probíhá mapování a zaměřování technické a dopravní infrastruktury, digitalizace podkladů technické infrastruktury a v neposlední řadě vývoj vlastního informačního systému.

V roce 2023 pokračovala realizace programu Kybernetická bezpečnost Správy železnic. Jeho 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.

Strategie Správy železnic a Akční plán 2023

V návaznosti na Strategii Správy železnic byl vyhodnocován Akční plán 2023 ve struktuře 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. Sjednotit trakční napájecí soustavu a zvýšit podíl 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 zveřejnovat 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 budoucnosti. 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 listopadu 2023 na Univerzitě Palackého v Olomouci již třetí ročník odborného fóra Zelená železnice pro Evropu s aktivní účastí Sdružení železničních nákladních dopravců ČR ŽESNAD.CZ a Svazu osobních železničních dopravců SVOD Bohemia. 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.

V souvislosti s účastí na projektech výzkumu, vývoje a inovací Technologické agentury ČR se Správa železnic podílela na workshopu České vodíkové technologické platformy (HYTEP) s názvem Regionální vodíkové vlaky na českých železničních skutečněném 27. listopadu 2023 v Inovačním centru Ústeckého kraje v Ústí nad Labem. Odborníci z řad řešitelů, dopravců, objednatelů a průmyslu diskutovali o otázkách alternativních paliv na české železnici, udržitelné mobilitě ve smyslu nevratného posunu k mobilitě s nulovými emisemi, a především o problematice vodíku jako paliva budoucnosti.

Správa železnic v roce 2023 vyhodnocovala Strategii udržitelnosti a vydala druhou zprávu o udržitelnosti. 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 vyplvajících z členství v EU. Souběžná zelená a digitální transformace by měla dopravu přetvořit, nově koncipovat konektivitu a dát ekonomice energii.

V červenci 2023 vydala Evropská komise standardy pro podávání zpráv o udržitelnosti (European sustainability reporting standards, ESRS). Správa železnic zahájila v listopadu 2023 proces jejich implementace do výkaznictví organizace o udržitelnosti.

Strategie obchodních činností

V uplynulém období se podařilo díky cíleným aktivitám úspěšně pokračovat v rostoucím trendu výnosů z pronájmu.

Zvláštní důraz byl kladen na jednotný postup v rámci všech oblastních ředitelství, což se úspěšně projevilo nejenom při uplatňování vysoké inflace, ale i při aktualizaci smluvních

nájemních podmínek a plošném dorovnávání nájemného u bytů na úroveň ceny v místě a čase obvyklé.

Samostatnou, nově nastartovanou aktivitou, která vylepší úspěšnost obsazování volných prostor, je spolupráce s realitními kancelářemi. Systematická spolupráce s vybranými externími partnery, kteří mají komplexní profesionální znalost realitního trhu, umožní kromě cíleného obsazení i rozvíjet příslušné kompetence na straně Správy železnic.

V portfoliu aktivit byla vedle obchodních činností věnována pozornost atraktivitě interních prostor nádražních budov. Charakter interiéru a jeho příjemnost výrazně ovlivňují čas strávený na nádraží, a tím pádem i ochotu využívat příslušné komerční služby. Dedikovaný tým zahájil revizi jednotlivých nádražních prostor pro veřejnost a v souladu s pravidly určujícími kultivovanost prostředí je průběžně vylepšuje.

Zvláštní pozornost získalo také dokončení rekonstrukce

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 nejdernější 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. V roce 2023 vyšla čísla 8 a 9 tohoto sborníku.

Mezinárodní projekty s účastí Správy železnic

Správa železnic v roce 2023 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.

severního křídla Fantovy budovy ve stanici Praha hl. n. Historické prostory byly pilotně využity pro společenské akce v oblasti dopravy. Zkušenosti z probíhajícího pilotního provozu a zpětná vazba účastníků budou určující pro finální komerční nastavení.

V říjnu 2023 byla strategická obchodní činnost přesunuta do nově vzniklé organizační jednotky SŽ Facility, konkrétně do odboru využívání majetku. Přímé organizační napojení na další spolupracující útvary v rámci nového uspořádání výrazně zrychlí implementaci rozvojových aktivit.

Během roku byl i nadále zpřesňován související reporting obchodní činnosti. Sběr dat, jejich analýza a vzájemné porovnávání ukazatelů jednotlivých oblastních ředitelství umožňují kontinuálně vyhledávat oblasti rozvoje a jejich prioritizaci. Současně přirozenou cestou vytvářejí platformu pro efektivní výměnu zkušeností, které jsou klíčové pro rozvoj v následujícím období.

Správa železnic se v roli aplikačního garanta účastní mezinárodního projektu výzkumu a vývoje Regionální vodíkové vlaky TO01000324, 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.

Rok 2023 byl opět významný pro pokrok v implementaci Evropského vlakového zabezpečovače (ETCS). Správa železnic pokračovala v instalaci traťové části ETCS, přičemž základní rámec pro realizaci vychází z Plánu moderního zabezpečení české železnice – implementace evropského vlakového zabezpečovacího zařízení ETCS, který obsahuje kromě technické varianty ETCS pro jednotlivé tratě také harmonogram implementace. V rámci vozidlového parku pokračuje intenzivně vybavování speciálních drážních vozidel pro údržbu infrastruktury mobilní částí ETCS, aby i Správa železnic byla připravena na výhradní provoz pod dohledem ETCS. V roce 2023 byl zahájen výhradní provoz ETCS mezi Olomoucí a Uničovem, přičemž se jedná o první úsek, kam již není umožněn přístup vozidlům nevybaveným funkční kompatibilní mobilní částí ETCS. Výhradní provoz ETCS v dalších úsecích bude následovat od 1. ledna 2025, proto byl uplynulý rok věnován stanovení nezbytných úkolů a podmínek, které musí být vyřešeny pro jeho úspěšné zahájení. Zásadním podkladem pro řešení jsou provozní zkušenosti právě z tratě Olomouc – Uničov.

Ve Správě železnic byly již v předcházejícím období nadeřinovány personální požadavky pro zajištění realizace ETCS, nicméně naplnit se je daří velmi obtížně, neboť pracovní trh nenabízí dostatek kompetentních odborníků. Právě na tuto oblast se bude nutně i v roce 2024 intenzivně zaměřovat, neboť s přibývajícími technickými prvky jak na traťové části, tak i u palubních částí ETCS ve vozidlech pro údržbu infrastruktury roste i potřeba jejich správy a péče o ně. Správa železnic pokračuje také na poli mezinárodních aktivit v ERTMS Users Group (EUG), zároveň přistoupila od 1. ledna 2023 do iniciativy EULYNX. Rovněž tyto aktivity vyžadují silnou a kvalitní personální základnu.

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. Stěžejním projektem je Digitální a zelená železniční infrastruktura (CZ.01.01.01/07/23_010/000 1253), který je financovaný z Operačního programu Technologie a aplikace pro konkurenceschopnost se spolufinancováním Evropskou unií. Hlavním cílem projektu je využití odborných kapacit členů platformy pro prosazení technologie digitalizace a principů Zelené dohody pro Evropu do přípravy, výstavby, provozu a údržby železniční infrastruktury.

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 sídle organizace 13. září 2023. 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 v roce 2022 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. Zadávací řízení na dodavatele v lednu 2023 bylo ze strany TAČR zrušeno

z důvodu vyloučení účastníka a nenaplnění podmínky minimálního počtu účastníků.

Správa železnic spolupracovala v roli spoluřešitele s hlavním řešitelem – Fakultou dopravní ČVUT v Praze – na přípravě nabídky projektu CL01000037 Udržitelná koncepce kapacity dráhy – podpora implementace projektu TTR v programu DOPRAVA 2030 Technologické agentury ČR.

Správa železnic spolupracovala v roli aplikačního garanta s hlavním řešitelem – Fakultou dopravní ČVUT v Praze – na přípravě nabídky projektu CL01000104 Koncepce zavedení prediktivní údržby železničních kolejových vozidel dopravců zajišťujících veřejné služby v programu DOPRAVA 2030 Technologické agentury ČR.

Správa železnic spolupracovala v roli aplikačního garanta s hlavním řešitelem Centrem dopravního výzkumu na přípravě nabídky projektu CL01000041 Prostředky pro implementaci nízkoemisních technologií v železniční dopravě v programu DOPRAVA 2030 Technologické agentury ČR.

Správa železnic spolupracuje na projektu OpenQKD 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 by 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. Projekt OpenQKD č. 857156 je financován z výzkumného a inovačního programu Horizon 2020 Evropské unie.

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

Správa železnic v roce 2023 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 25 žádostí na spolufinancování fotovoltaických elektráren (FVE) na střechách,

které jsou začátkem roku 2024 ve stádiu rozpracovanosti. Na základě druhé výzvy programu MODF – 2. Nové obnovitelné zdroje v energetice – bude Správa železnic předkládat 30 žádostí. Dále postupně uplatňuje u všech staveb prověření vhodnosti umístění a následnou realizaci FVE, zejména na střechách budov. V záměru projektu je již např. umístění FVE na multifunkční hale diagnostických vozidel Centra techniky a diagnostiky (CTD) v Pardubicích, kde se počítá s tím, že přebytky 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. V rámci modernizace železničního uzlu Česká Třebová je v záměru projektu výstavba FVE a využití vyrobené elektrické energie v LDS Správy železnic.

V roce 2023 se dále rozvíjelo dlouhodobé partnerství mezi Fakultou dopravní ČVUT v Praze (ČVUT) a Správou železnic. Jednalo se především o spolupráci na prestižní akci Smart Cities Symposium Prague 2023 & European Transport Congress 2023 ve dnech 25. a 26. května 2023 a úvodní konferenci Smart Via Vindobona 31. října 2023 s účastí TU Graz a DB Netz na téma Strategie rozvoje železniční infrastruktury. ČVUT se aktivně účastnila i odborného workshopu ETCS a provoz historických vozidel v Národním technickém muzeu 23. listopadu 2023. V závěru roku 2023 uzavřela Správa železnic s ČVUT Memorandum o spolupráci v oblasti vytváření kompetencí k úspěšnému budování, provozování a užívání vysokorychlostního železničního systému včetně systémových nástrojů v oblasti hospodářského a územního rozvoje, sociální geografie, ochrany životního prostředí a klimatu, energetiky a rozvoje území ČR.

V roce 2023 se dále rozvíjelo dlouhodobé partnerství mezi Dopravní fakultou Jana Pernera Univerzity Pardubice a Správou železnic. Z řady aktivit lze zmínit např. výzkumný projekt TAČR Výhybka 4.0, ve kterém Správa železnic vystupuje v roli aplikačního garanta, či projekt Prediktivní údržba kolejové dopravní cesty, který Správa železnic podpořila formou tzv. letter of intent. Nadále také probíhala spolupráce při zajišťování předmětu odborné praktikum ze železniční dopravy, v jehož navazující fázi mohou studenti 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

Výročí tratí

Zahájení veškeré dopravy		
11.04.1833	Lány – hájovna v polesí Píně u Lán (koněspřežka)	190
02.04.1863	Chrást u Plzně – Stupno	160
04.11.1863	Praha-Dejvice – Kladno	160
02.01.1873	Slaný – Zlonice – Louny – Obrnice – Most	150
08.01.1873	Rumburk – Šluknov	150
01.03.1873	Chomutov – Kadaň-Prunéřov	150
01.05.1873	Plzeň hl. n. – Plasy	150
12.05.1873	Praha-Smíchov – Rudná u Prahy – Středokluky – Slaný	150
08.08.1873	Plasy – Blatno u Jesenice – Březno u Chomutova	150
07.09.1873	Žatec – Žatec západ – Žabokliky	150
04.10.1873	Chlumec nad Cidlinou – Hradec Králové hl. n.	150
04.10.1873	Praha-Vysočany – Čelákovice – Lysá nad Labem	150
15.10.1873	Dolní Lipka – Hanušovice	150
15.10.1873	Šternberk – Šumperk	150
01.11.1873	Rumburk – Jiříkov st. hranice	150
01.11.1883	Česká Lípa – Mimoň	140
10.01.1883	Kutná Hora hl. n. – Kutná Hora město	140
04.03.1883	Olomouc hl. n. – Senice na Hané – Čelechovice na Hané	140
01.04.1883	Staré Město u Uher. Hradiště – Kunovice – Uherský Brod	140
26.08.1883	Sadská – Nymburk město – Veleliby	140
26.08.1883	Libáň – Dolní Bousov	140
15.09.1883	Krupá – Kolečovice	140
26.10.1893	Častolovice – Solnice	130
01.12.1893	Stupno – Radnice	130
22.06.1903	Tábor – Bechyně staré n.	120
01.08.1903	Vilémov u Kadaně – Kadaň-Prunéřov	120
29.08.1903	Česká Lípa střelnice – Kamenický Šenov	120
20.09.1903	Svojšín – Bor	120
24.09.1903	Světlá nad Sázavou – Kácov	120
28.10.1913	Kravaře ve Slezsku – Hlučín	110
20.12.1953	Brno-Řečkovice – Žďár nad Sázavou – Havlíčkův Brod	70
21.12.1953	Brno-Židenice – Brno-Královo Pole	70
26.05.1963	Dětmarovice – odb. Koukolná – Karviná – Louky nad Olší	60

Provozeroschopnost železniční dopravní cesty

V roce 2023 byla z prostředků určených na zajištění provozuschopnosti financována příprava či realizace 286 adresných opravných akcí, z toho bylo 107 s náklady přesahujícími 10 mil. Kč. Jejich cílem bylo především odstranění nevyhovujícího stavu infrastruktury či udržení stávajících parametrů. V celkovém počtu je zahrnuto i 27 rozsáhlejších staveb týkajících se oprav nádražních nebo provozních budov s finančním rámcem nad 3 mil. Kč.

Mezi rozsahově nejvýznamnější opravy roku 2023 patřily akce v traťových úsecích Zruč nad Sázavou – Červené Janovice, Blatno u Jesenice – Petrohrad, Hýskov – Roztoky u Křivoklátu nebo Ostrožská Nová Ves – Kunovice. Oprava kolejí a výhybek byla provedena například ve stanicích Strážnice, Nymburk hl. n., Moravské Budějovice nebo Nový Jičín město. V úseku Stará Boleslav – Dřísy a ve stanici Česká Třebová byla provedena rozsáhlá oprava trakčního vedení. Řada opravných akcí se týkala také zabezpečovacího zařízení, mimo jiné ve stanicích Kostelec nad Orlicí, Mnichovo Hradiště, Bystřice nad Pernštejnem nebo Moravské Budějovice. Z akcí odvětví mostů lze jmenovat například opravu mostu v km 9,053 trati Praha-Braník – Praha-Modřany nebo mostů na trati Hrubá Voda – Domašov.

Jedním ze sledovaných parametrů provozuschopnosti dráhy je nepřekročení limitních hodnot omezení traťové rychlosti, tzv. hodnocených pomalých jízd zavedených z důvodu nevyhovujícího technického stavu infrastruktury nebo rozhledových poměrů na železničních přejezdech. Stanovený limit k 31. 12. 2023 v délce 10 km byl s výraznou rezervou splněn; skutečná délka hodnocených pomalých jízd k tomuto datu dosáhla pouze 958 metrů.

Významným přínosem oprav tratí je také odstraňování propadů rychlosti. Spočívá v možnosti využití rychlosti podle tabulek traťových poměrů v mezistaničním úseku nebo dopravně, kde vlivem nevyhovujícího stavu došlo v minulosti k jejímu omezení. V roce 2023 byly odstraněny

propady rychlosti na síti Správy železnic v celkové délce 70,183 km.

Projekt implementace principu cyklické údržby v podmínkách Správy železnic byl z koridorových tratí rozšířen na síť tratí TEN-T. Kontinuálně probíhalo sledování a vyhodnocování parametrů těchto tratí pomocí 47 vybraných majoritních položek prvků infrastruktury. Podrobně je sledován a vyhodnocován první tranzitní koridor. Akce charakteru cyklické údržby zaměřené na prodloužení životností železničního svršku proběhly v úsecích Praha-Běchovice (mimo) – Poříčany (mimo), Praha-Holešovice – Vraňany a Třebovice v Čechách – Hoštejn. Jejich souhrnná hodnota přesáhla 300 mil. Kč.

V oblasti kolejové mechanizace byla v závěru roku 2023 uskutečněna dodávka prvního ze šesti vozidel MTW pro údržbu a opravy trakčního vedení, a to včetně palubní části systému ETCS. Zbýlých 5 vozidel bude dodáno během března a dubna roku 2024. Probíhala instalace palubních částí ETCS do 9 speciálních vozidel MUV 75, tento projekt obnáší postupnou instalaci do 44 vozidel MUV 75 a 51 montážních vozů trakčního vedení řad MVTV 2, MVTV 2.2 a MVTV 2.3. V souvislosti se zavedením výhradního provozu ETCS na trati Olomouc – Uničov započalo během roku 2023 hodnocení zkušebního provozu dvou vozidel zmíněné řady MUV 75 vybavených palubní jednotkou ETCS.

V rámci systému ECM (Entity in Charge of Maintenance; Subjekt odpovědný za údržbu) začala v roce 2023 implementace údržbového modulu (PM) systému SAP u dvou pilotních oblastních ředitelství (Hradec Králové a Ústí nad Labem). V první fázi implementace se jedná o převedení základní databáze vozidel a fundamentálních úkonů údržby do systému s přístupem z libovolného místa a možností vytváření vhodných rozhraní, výstupů a upozornění.

V roce 2023 byla zahájena realizace projektu Reorganizace opravárenství kolejových vozidel Správy železnic. Jeho cílem

je vytvoření vlastních odpovídajících opravárenských kapacit v důsledku nedostatečné kapacity a flexibility externích dodavatelů a vysokých cen. Tento projekt zahrnuje vyšší stupeň údržby speciálních kolejových vozidel, kterou není Správa železnic schopna pokrýt vlastními kapacitami.

Co se týče speciálních vozidel pro diagnostiku železniční dopravní cesty, byl v listopadu 2023 dokončen proces dodávky a schvalování dvoucestného vozidla pro diagnostiku mostních objektů MIJ DUOLINER. Dále byla dokončena instalace inovativního diagnostického systému do speciální jednotky FST4, mj. s cílem navýšením kapacity měření, sběru a hodnocení dat. Po dokončení provozního ověření byl v roce 2023 nasazen do plného provozu nově pořízený měřicí vůz pro železniční svršek MVŽSv2 a měřicí drezína pro diagnostiku železničního svršku regionálních drah EM 100. Tento krok znamenal výrazné posílení oblasti diagnostiky tratí a zajištění stability činnosti pro následující roky. Pokračoval také projekt nové měřicí kolejové jednotky pro diagnostiku trakční napájecí soustavy s rychlostí měření až 230 km/h, a to přípravou veřejné zakázky na přestavbu výchozích vozů Siemens Viaggio pro následnou dodávku a zabudování měřicí technologie.

Centrálně organizované opravy podélného a příčného profilu kolejnic obnášely v roce 2023 broušení 276 km kolejnic, z toho 11,4 km bylo broušeno z důvodu snížení hlukové zátěže poblíž obytné zástavby. Objem broušících prací u kolejnic byl v porovnání s rokem 2022 o 40 % vyšší. Broušení pojezděných součástí výhybek (základní, opravné a po navaření) obnášelo 762 výhybek, z toho na 28 proběhlo strojní broušení na základě uzavřené rámcové dohody. V uplynulém roce proběhla výměna 618 jazyků výhybek z celkových 42 426 kusů, které jsou součástí 19 439 výhybek evidovaných Správou železnic. Z celkového počtu vyměněných jazyků bylo 75 % vyměněno v rámci důsledně monitorované cyklické výměny.

Správa železnic v roce 2023 pokračovala v intenzivním zvyšování úrovně zabezpečení železničních přejezdů instalací světelného zabezpečovacího zařízení nebo doplňováním závorových břeven podle priorit daných koncepčním dokumentem Zvyšování bezpečnosti železničních přejezdů 2020–2030. Do těchto akcí byly v uplynulém roce investovány 2 miliardy korun. Díky tomu bylo modernizováno 124 železničních přejezdů. Pokračovaly také aktivity v oblasti rušení železničních přejezdů, a to jak prostřednictvím investiční činnosti, tak cestou správních řízení tam, kde byly splněny příslušné zákonné podmínky. Celkem se podařilo zrušit 61 železničních přejezdů, z toho 5 dočasných. Začátkem roku byl také plně zprovozněn první kamerový systém na železničním přejezdu P8280 ve Vendryni, který umožňuje detekci přestupků v podobě nepovoleného vjezdu silničních vozidel na přejezd, je-li přejezdové zabezpečovací zařízení ve výstraze.

Se Státním pozemkovým úřadem byla nastavena spolupráce v oblasti pozemkových úprav a s tím související optimalizace drážních pozemků a železničních přejezdů a spolupráce v oblasti směn a převodu pozemků. Dále byla uzavřena rámcová dohoda na diagnostiku nestabilních úseků železničního spodku, která umožní Správě železnic pružně reagovat na zhoršení parametrů spodku vznikajících nepříznivými

povětrnostními nebo geotechnickými vlivy. Využití najde také při přípravě investičních a neinvestičních akcí se zaměřením na nestabilní úseky železničního spodku.

Postupně zlepšování stavu železničních mostů pokračovalo více než 12% snížením podílu nejhůře hodnocených mostních objektů, které vyžadují rekonstrukci nebo úplnou přestavbu, bez nichž může dojít k omezení provozu. Do doby realizace stavebního počínu je nutné zajistit zvýšený dohled, popř. provést opravné práce na dobu dožití. K této problematice bylo zpracováno čtvrté vydání Programu stabilní provozuschopnosti železničních mostů, který stanovuje cíle a trendy v oblasti zlepšování stavu mostů ve výhledu let 2024–2028. Pokračoval také projekt Diagnostika a přepočty strategických přemostění s cílem preventivního statického posuzování a ověřování bezpečnosti provozu mostů. Dokončena byla jeho 1. etapa pro 16 mostů, diagnostickou fází pak byla zahájena 2. etapa pro stejný počet provozně exponovaných mostů s dlouhou délkou přemostění.

Jako završení komplexní modernizace trati Olomouc – Uničov – Šumperk byl v úseku z Olomouce do Uničova ke dni 1. ledna 2023 zaveden výhradní provoz evropského zabezpečovacího systému ETCS (L2). Na této trati již proto nelze provozovat vozidla, která by nebyla vybavená palubní částí systému ETCS. Nadále však na této trati probíhala 3. etapa ověřovacího provozu celého systému zaměřená především na vyhodnocování provozní spolehlivosti a dostupnosti ETCS. Zahájení výhradního provozu s sebou přináší spoustu provozních zkušeností, a to jak na straně infrastruktury (dispečerské řízení), tak vozidel (strojvedoucí). První hodnocení od dopravců vyznívá pozitivně, strojvedoucí vnímají ETCS jako skutečný vlakový zabezpečovač, který jim dává důležité informace z infrastruktury, tedy zejména kam až mohou dojet a jakou rychlostí. Systém ETCS tak předchází jejich případnému omylu.

V roce 2023 byla dokončena instalace systému ETCS (L2) na dalších 147 kilometrech vybrané sítě hlavních tratí (úseky Votice – České Budějovice a Ústí nad Orlicí – Lichkov). Hlavním cílem je snížit pravděpodobnost vzniku mimořádných událostí v důsledku lidské chyby a zvýšit tak bezpečnost provozu. Vedle projektů na hlavních tazích pokračovala příprava a realizace akcí ke zvyšování bezpečnosti také na tratích se zjednodušeným řízením drážní dopravy (např. v úseku Frýdlant nad Ostravicí – Ostravice). Byla dokončena realizace systému GSM-R na trati Votice – České Budějovice (65 km). Tímto železničním telekomunikačním systémem tak bylo na konci roku vybaveno již 2 061 km železničních tratí, tedy provozně nejvytíženější pětina železniční sítě. Vedle toho probíhala realizace systému GSM-R na dalších 232 km tratí s termínem dokončení po roce 2023.

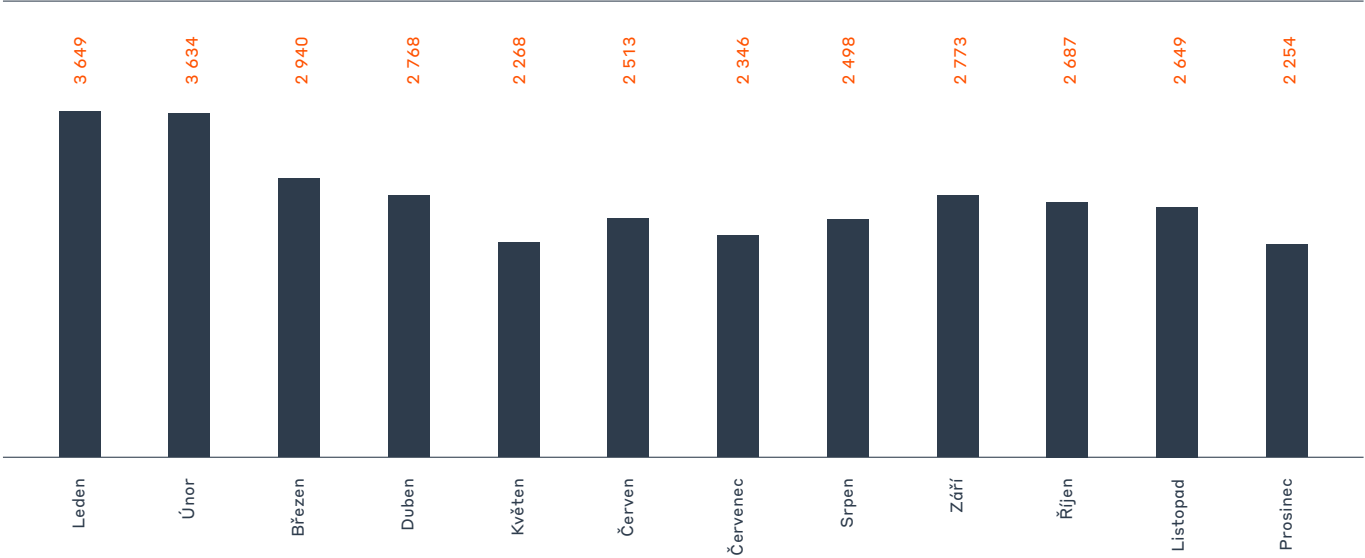
V souvislosti se zaváděním výhradního provozu systému ETCS (L2) a s požadavky na vysokou dostupnost systému GSM-R byla pro řešení havarijních stavů systému GSM-R pořízena mobilní základnová radiostanice, tzv. mobilní BTS (base transceiver station). Ta umožňuje plnohodnotně nahradit jakýkoli stacionární vysílač, využít ji lze především pro řešení lokálních problémů s pokrytím, případně lokální

zvýšení kapacity. Uplatnění může nalézt také při rádiovém plánování a optimalizaci rádiového rozhraní.

Stejně jako v předchozích letech zajišťovala Správa železnic dodávky trakční elektřiny pro všechny železniční dopravce využívající závislou trakci. Uplynulý rok lze označit kvůli probíhající energetické krizi za přelomový, neboť první v historii

železnice byla nakupována silová trakční elektřina na denním trhu Operátora trhu s elektřinou (tzv. SPOT). Přes počáteční obavy se ukázal tento krok jako správný a ceny za silovou elektřinu pro trakční účely v roce 2023 byly hluboko pod vládním cenovým stropem (5 000 Kč/MWh). Níže v grafu jsou znázorněny ceny silové trakční elektřiny za jednotlivé měsíce uplynulého roku.

Graf 1 – Cenový vývoj silové trakční elektřiny v roce 2023



K vyúčtování spotřeby trakční elektřiny byl nadále používán tzv. hybridní model umožňující využít i data z měření na palubě vlaku. Systémem měření spotřeby trakční elektřiny bylo nově osazeno 98 lokomotiv či elektrických jednotek dopravců a celkově bylo provozováno již 749 takto osazených vozidel. Dosavadní aktivní výměna zjištěných energetických dat s rakouským správcem železniční infrastruktury (ÖBB-Infrastruktur AG) pro potřeby fakturace trakční elektřiny byla rozšířena o německou společnost DB Energie GmbH, která zastřešuje tuto oblast v holdingu Deutsche Bahn. Prostřednictvím nákupu na komoditních burzách zajišťovala Správa železnic také smluvní dodávky zemního plynu a elektřiny pro resort dopravy, a to v režimu centrálního zadávání.

Pokračovaly procesy projekční přípravy a realizace staveb elektrizace tratí, přechodu na jednotnou trakční napájecí soustavu 25 kV AC, 50 Hz, včetně nové kategorie akcí označených jako prosté elektrizace. Všechny popsané typy akcí byly zohledněny v novém dokumentu MD Koncepce rozvoje elektrické traktce v České republice. V průběhu roku byla dokončena řada staveb zahrnujících obnovu zařízení elektrotechniky a energetiky. Kromě akcí investičního charakteru proběhla řada opravných prací v oblasti trakčního vedení zahrnujících také výměnu izolátorů trakčního vedení a obnovu osvětlení železničních prostranství s využitím LED technologie. Pro naplnění požadavků TSI ENE proběhly technologické úpravy neutrálních úseků u trakčních napájecích a spínacích stanic trakční soustavy 25 kV, 50 Hz. V neposlední řadě byla

zahájena příprava výstavby tří dobíjecích stanic pro provoz hybridních jednotek (BEMU) v Moravskoslezském kraji.

V rámci snižování uhlíkové stopy se Správa železnic zaměřila na zodpovědnou energetickou politiku k naplnění cílů udržitelného rozvoje v podobě podpory solární energie. Za pomoci finančních pobídek Ministerstva průmyslu a obchodu v dotačním titulu Národního plánu obnovy bylo postupně navrženo a prověřeno 60 budov z hlediska vhodnosti instalace FVE a 28 nejvhodnějších projektů bude realizováno. V roce 2023 probíhalo dokončování realizačních dokumentací a postupné předávání stavenišť. Po následném uvedení do provozu budou fotovoltaické výroby postupně připojovány do sítí provozatelů distribučních soustav anebo do lokální distribuční soustavy železnice.

V roce 2023 bylo na opravné a údržbové akce nádražních budov vynaloženo 714 mil. Kč. Proběhlo vyhodnocení stavebně-technického stavu a priorit v rámci celé sítě železničních stanic a zastávek. Rekonstrukce nebo opravy budov osobních nádraží byly v roce 2023 dokončeny např. ve stanicích Opava západ, Písek, Rožnov pod Radhoštěm, Podbořany, Opočno pod Orlickými horami nebo Praha-Zbraslav. Ve veřejně přístupných prostorech stanic a zastávek pokračovalo rozšiřování jednotného designového mobiliáře pořizovaného z rámcové dohody. Od jejího uzavření v roce 2021 bylo obnoveno více než 5 800 kusů mobiliáře za více než 66 mil. Kč. Pokračovala modernizace toalet včetně jejich vybavování zařízením pro vstup a výběr poplatku zahrnující

platební terminál pro možnost bezhotovostní platby. Tímto zařízením byly v roce 2023 vybaveny toalety v dalších více než 30 stanicích, čímž vzrostl celkový počet míst s takto vybaveným sociálním zařízením na 162. V důsledku toho průběžně dochází k nárůstu tržeb za použití toalet, kdy v uplynulém roce utržila Správa železnic téměř 50 mil. Kč s 31% podílem bezhotovostních plateb.

V listopadu 2023 Správa železnic ve spolupráci s externím partnerem začala realizaci projektu Železnice bez plastů, jehož cílem je umožnit cestujícím bezplatně si natočit filtrovanou pitnou vodu z výdejníků vody v prvních dvanácti vybraných stanicích. Tento projekt vznikl s úmyslem snížit ekologickou zátěž tím, že se stává alternativou k pitné vodě balené v plastových lahvích. Data za první necelé dva měsíce provozu potvrzují zájem cestujících o tuto alternativu: Bylo odebráno 2 345 litrů vody, což odpovídá 4 690 kusům půllitrových PET lahví s potenciálem úspory 118 kg plastového odpadu.

Důležitou událostí roku 2023 v oblasti přístupnosti železniční dopravy bylo pořízení dalších 13 mobilních zdvihacích plošin, které umožnilo rozšířit poskytování asistenčních služeb do dalších devíti lokalit. Závěrem roku tak bylo v provozu již 44 plošin ve 22 stanicích nebo zastávkách. Všechny plošiny jsou zapojeny do systému pomoci cestujícím poskytované zaměstnanci Správy železnic. Během uplynulého roku bylo poskytnuto přes 19 000 asistencí osobám s omezenou schopností pohybu a orientace, což představuje v porovnání s předchozím rokem přibližně třetinový nárůst. Pomocí mobilních zdvihacích plošin bylo za uplynulý rok poskytnuto přes 5 500 asistencí.

Hasičský záchranný sbor Správy železnic

Obnova technické základny pokračovala pořízením 10 víceúčelových kontejnerů pro dopravu technických prostředků do celkové hmotnosti 3,5 tuny. Primárně slouží k převozu přídatných závaží jeřábové techniky. Dále byly všechny jednotky požární ochrany vybaveny 16 bezpilotními letadly – drony, které fungují především jako podpora velitele zásahu pro zjednodušení průzkumu u zásahů velkého rozsahu a v těžce přístupném terénu. Jsou vybaveny termokamerou, laserovým dálkoměrem a širokoúhlou kamerou v rozlišení 4K. V závěru roku byla uzavřena smlouva na realizaci projektů staveb nových požárních stanic v Nymburce a Chebu. Ve fázi intenzivní přípravy byly objekty nových hasičských stanic v České Třebové, Plzni a Ústí nad Labem.

Správa železniční geodézie

Prostřednictvím Správy železniční geodézie (SŽG) byly v roce 2023, vedle geodetických a mapových podkladů pro investiční a opravné akce, pořízeny také velké rozsahy podkladů pro přípravu výstavby VRT. Do konce roku 2023 zajistila SŽG správu prostorových dat u 6 300 km kolejí v nejvyšší kvalitě pro uplatnění robotizovaných stavebních prací na železničním svršku, u dalších 5 800 km pak v kvalitě pro projekční a geoinformatické účely.

Pokračovala realizace projektu Digitální technické mapy železnice (DTMŽ). Tím se Správa železnic připojila k realizaci Digitální technické mapy České republiky (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. V roce 2023 bylo zaměřeno 1 111 km základní prostorové situace, vytyčeno a zaměřeno 1 944 km technické infrastruktury, zdigitalizováno 7 035 km původních dokumentací technické infrastruktury a zkonsolidováno 1 260 km původních mapových podkladů. DTMŽ tak přináší novou kvalitu do stávajícího popisu železniční sítě. Za celou železniční síť se sjednotí, doplní a zpřístupní dosud roztržitěná, neúplná nebo vícenásobná data. Projekt je spolufinancovaný z Operačního programu Podnikání a inovace pro konkurenceschopnost (OP PIK).

V roce 2022 Správa železnic zavedla systém kvalifikace, který je moderním nástrojem sektorového zadavatele a slouží zejména k unifikaci požadavků na kvalifikaci dodavatelů a snížení administrativní zátěže spojené s účastí ve výběrových řízeních. Byl spuštěn v červnu 2022 zahájením příjmu žádostí dodavatelů o zařazení do systému. Ke konci roku 2023 bylo schváleno celkem 263 žádostí. Většina kategorií systému byla v průběhu roku 2023 naplněna dodavateli, a to včetně speciální kategorie na podporu osob znevýhodněných na trhu práce (např. osoby se zdravotním postižením, s vypracovaným individuálním akčním plánem, nekvalifikované či s nízkou kvalifikací, starší 55 let, absolventi apod.). V pilotním provozu systému bylo zahájeno celkem 21 veřejných zakázek různých organizačních jednotek Správy železnic. Spuštění plného provozu je plánováno na začátek roku 2024.

Kvalitně nastavený a dobře fungující systém kvalifikace pomůže Správě železnic k dalšímu úspěšnému rozvoji prostředí zadávání veřejných zakázek. Z dat získaných během dosavadního pilotního provozu vyplývá, že veřejné zakázky zadávané v systému kvalifikace jsou realizovány za výrazně kratší dobu než zakázky realizované mimo systém, přičemž počet obdržených nabídek je mírně vyšší než u obdobných zakázek zahájených uveřejněním mimo systém. Veřejné zakázky zadané v systému pak vykazují lepší poměr vysoutěžené ceny k předpokládané hodnotě veřejné zakázky než zakázky realizované mimo systém. Z odhadu úspor u veřejných zakázek realizovaných v systému pak vyplývá, že prostředky vložené do zavedení systému se Správě železnic již vrátily. V dalším období pak lze očekávat navýšení počtu dodavatelů zařazených v systému, což vyústí ve vyšší počet a kvalitu obdržených nabídek.

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 elektrotech-niky, 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 2023 hrazeno z rozpočtu Státního fondu dopravní infrastruktury (SFDI), který poskytuje Správě železnic neinvestiční prostředky, a z tržeb realizovaných za nájemné nebytových prostor v železničních

stanicích, za zařízení služeb pro veřejnost (WC) a další externí výkony související s tímto segmentem.

Celkové provozní náklady bez odpisů vynaložené na zajištění provozuschopnosti, včetně příslušného podílu centrálně vedených nákladů, dosáhly v roce 2023 výše 20,797 mld. Kč.

Tab. 1 – Tabulka vybraných činností

Ukazatel	Měrná jednotka	Množství 2023	Množství 2022
Úprava geometrické polohy kolejí	km	1 658	1 256
Úprava geometrické polohy výhybek	ks	1 294	717
Čištění lože – koleje	km	206	82
Čištění lože – výhybky	ks	205	137
Bezстыková kolej, svařování – koleje	km	662	221
Bezстыková kolej, svařování – výhybky	ks	359	305
Výměna kolejnic	km	512	293
Výměna pražců	ks	315 446	172 121

Tab. 2 – Základní charakteristika železniční sítě

Ukazatel	Měrná jednotka	Množství 2023	Množství 2022
Délka tratí celkem	km	9 349	9 355
Délka elektrizovaných tratí	km	3 258	3 215
trakční systém 3 kV DC	km	1 781	1 738
trakční systém 25 kV AC, 50 Hz	km	1 439	1 438
trakční systém 1,5 kV DC	km	24	24
trakční systém 15 kV AC	km	14	14
Délka tratí normálního rozchodu	km	9 326	9 333
Délka úzkorozchodných tratí	km	23	23
Délka jednokolejných tratí	km	7 279	7 287
Délka dvou a vícekolejných tratí	km	2 070	2 068
Stavební délka kolejí celkem	km	15 079	15 102
Počet výhybkových jednotek	ks	21 462	21 615
Počet mostů	ks	6 728	6 733
Počet tunelů	ks	169	169
Celková délka mostů	m	156 052	156 110
Celková délka tunelů	m	55 940	55 942
Počet železničních přejezdů	ks	7 580	7 646

Tab. 3 – Základní charakteristika budov ve Správě železnic

Ukazatel	Měrná jednotka	Množství 2023	Množství 2022
Počet budov	ks	7 987	8 036
Zastavěná plocha	m²	1 704 636	1 720 046
Obestavěný prostor	m³	12 668 585	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.

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	1/2026
Optimalizace trati Černošice – Odb. Berounka	5,9	příprava	2026	2029
Optimalizace trati Odb. Berounka – Karlštejn	15,5	příprava	2026	2028
Optimalizace trati Karlštejn – Beroun	5,7	realizace	10/2023	8/2026

Tab. 5 – Přehled staveb IV. koridoru

Stavba	Délka stavby (km)	Stav	Zahájení realizace	Ukončení realizace
Modernizace trati Sudoměřice – Votice	17,0	realizace	3/2018	6/2024
Modernizace trati Veselí nad Lužnicí – Tábor, II. část, úsek Veselí nad Lužnicí – Doubí, 2. etapa Soběslav – Doubí	8,6	realizace	9/2019	7/2024
Modernizace trati Nemanice I – Ševětín	17,1	příprava	2026	2032

Zajištění interoperability vybraných tratí

Mezi další významné investiční akce patří stavby zajišťující interoperabilitu železniční sítě v oblasti sdělovací a zabezpečovací techniky. V průběhu roku 2023 bylo dokončeno pokrytí všech tranzitních koridorů signálem GSM-R. Již dříve jím byly vybaveny úseky Kolín – Všetaty – Děčín, Praha – Lysá nad Labem – Milovice, Kolín – Havlíčkův Brod – Křižanov – Brno, Ústí nad Orlicí – Lichkov, České Velenice – České Budějovice – Horní Dvořiště a Plzeň – České Budějovice. V průběhu roku 2023 bylo dokončeno pokrytí signálem GSM-R v úsecích Olomouc – Uničov – Šumperk – Zábřeh na Moravě, Ústí nad Labem – Duchcov/Úpořiny/Litvínov – Most – Cheb a Kralupy nad Vltavou – Neratovice – Všetaty. V realizaci je stavba mezi Pardubicemi, Hradcem Králové a Jaroměří.

V návaznosti na již dříve dokončené instalace evropského vlakového zabezpečovacího zařízení ETCS v úsecích Kolín – Břeclav – st. hr. Rakousko/Slovensko, Petrovice u Karviné – Ostrava – Přerov – Břeclav, Český Brod – Praha-Běchovice – Praha-Uhřetěves – Votice a Česká Třebová – Brodek u Přerova byly v průběhu roku dokončeny práce v úsecích Přerov – Brodek u Přerova, Ústí nad Orlicí – Lichkov, Mosty u Jablunkova – Dětmarovice, Beroun – Plzeň – Cheb a Votice – České Budějovice (mimo). Zároveň byly zahájeny práce na instalaci systému ETCS v úsecích Praha-Vršovice – Praha-Hostivař, Český Brod – Kolín a Pardubice – Hradec Králové. U dalších úseků probíhá projekční příprava. Zavádění systému ETCS je součástí Plánu 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 plném proudu je modernizace mezi stanicemi Kladno a Kladno-Ostrovec. V roce 2023 byla zahájena modernizace úseku Praha-Bubny – Praha-Výstaviště. Velmi významné zkvalitnění příměstské dopravy v Praze přineslo dokončení modernizace úseku mezi Hostivaří a hlavním nádražím. Další zlepšení zajistí optimalizace tratí Praha-Vysočany – Lysá nad Labem a Praha hl. n. – Praha-Smíchov – Beroun. V rámci modernizace úseku Praha-Vysočany – Lysá nad Labem byla zmodernizována stanice Praha-Vysočany a otevřena nová zastávka Praha-Rajská zahrada. Po dokončení první etapy elektrizace úseku Brno – Zastávka u Brna je realizována druhá fáze, stále probíhá zdvoukolejnění trati Pardubice – Hradec Králové, kde již v úseku Stéblová – Opatovice nad Labem proběhla modernizace spojená s výstavbou druhé koleje. Byla dokončena elektrizace a zvýšení kapacity úseku mezi Olomoucí a Šumperkem.

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.

Nad rámec výše uvedeného Správa železnic postupně usku-tečňuje rekonstrukci osmi nejvíce zatížených koridorových úseků s cílem zamezit snižování traťové rychlosti, zajistit parametry interoperability a zvýšit spolehlivost a bezpečnost provozu. Tyto akce jsou spolufinancovány z prostředků Evropské investiční banky (EIB) a fondu Connecting Europe Facility (CEF). Do provozu byly uvedeny úseky Dětmarovice – Petrovice u Karviné, Brno-Maloměřice St. 6 – Adamov, Adamov – Blansko a Ústí nad Orlicí – Brandýs nad Orlicí. V realizaci jsou úseky Velim – Poříčany a Lipník n. B. – Drahotuše. Z prostředků CEF je financována i rekonstrukce úseku I. 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. a 2. 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. Byla zahájena realizace zdvoukolejnění trati v úseku Branický most – Praha-Krč – Spořilov. Skončily modernizační práce ve stanici Brno hl. n. a rekonstrukce uzlu Přerov (2. část). Pokračuje přestavba uzlů Plzeň a Pardubice. Byly dokončeny 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. V roce 2023 byla zahájena rekonstrukce stanice Vlkov u Tišnova, úseku Vlkov u Tišnova – Křižanov a také stanice Brno-Královo Pole. Pokračuje modernizace trati Lysá nad Labem – Čelákovice – Praha-Vysočany, kde probíhá realizace poslední zbývající stavby mezi Čelákovicemi a Mstěticemi. V plném proudu je také rekonstrukce stanice ve Vsetíně. Byla zahájena optimalizace úseku Havířov – Havířov-střed. Připravovány 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.

Investice do nemovitostí osobních nádraží

Investice do nemovitostí osobních nádraží mají velkou 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 pozitivně 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 množství výpravních budov a dalších nemovitostí osobních nádraží dosáhly v roce 2023 výše téměř 2,2 mld. Kč. Mezi investičně významné rekonstrukce můžeme zařadit dokončení výpravní budovy v Rožnově pod Radhoštěm. Došlo k revitalizaci, případně výstavbě zcela nových objektů ve stanicích Opava západ, Sokolnice-Telnice, Písek a Praha-Radotín. Otevřela se také modernizovaná stanice v Praze-Vysočanech nebo se dokončila obnova fasády Fantovy budovy na pražském hlavním nádraží. Zahájena byla také řada významných akcí, například modernizace stanic Praha-Bubny a Brno-Královo Pole nebo výstavba nové zastávky Praha-Výstaviště. Pro tyto stavby byly čerpány evropské dotační prostředky z Nástroje pro propojení Evropy – Connecting Europe Facility (CEF2) a Programu Doprava 2021–2027 (OPD3).

Investice do přípravy Rychlých spojení

V roce 2023 nastal výrazný posun v přípravě vysokorychlostních tratí (VRT), jež jsou součástí Rychlých spojení (RS). Koncem roku bylo z celkově plánovaných zhruba 700 km VRT projektováno přibližně 350 km a v roce 2024 se počítá s dalšími více než 100 km projektovaných tratí.

Na financování přípravných a projektových prací jednotlivých ramen VRT byla v roce 2023 poskytnuta finanční částka ve výši 1,18 mld. Kč, a to konkrétně na zajištění zadání a zpracování dokumentací k územnímu řízení (DÚR), průzkumů a zaměření, dále na náklady spojené s vyhodnocením vlivu stavby na životní prostředí (EIA) a architektonickými soutěžemi a na ostatní investiční náklady související se zajištěním jejich přípravy.

Celoevropský význam projektu byl potvrzen mj. získáním dotace z evropského programu Connecting Europe Facility (CEF) na přípravu ramene RS 4, resp. VRT z Prahy do Drážďan. Správa železnic se při přípravě VRT uchází i o další prostředky z tohoto programu.

V průběhu roku 2023 byla dokončena studie možností financování systému RS včetně VRT a na základě jejích závěrů bylo vládou ČR vydáno usnesení ukládající Správě železnic prověřit možnosti využití partnerství veřejného a soukromého sektoru (PPP) pro tento projekt. Na konci roku tak byl vybírán zhotovitel Studie proveditelnosti PPP pro moravskou část projektu VRT, resp. RS, který doporučí další postup a posoudí vhodnost jednotlivých úseků pro přípravu, financování, realizaci a provoz nových, nejen vysokorychlostních tratí na tahu Břeclav – Brno – Přerov – Ostrava právě touto formou.

Na sklonku roku 2023 byly také zahájeny předběžné tržní konzultace (PTK) pro možnost dalšího pokračování přípravy VRT pomocí veřejných zakázek typu Design & Build & Maintain. První fáze PTK se zaměří na technické předpoklady a nastavení takových zakázek i na možnosti a zkušenosti stavebního trhu a trhu dodavatelů technických a technologických komponent budoucích VRT. Data získaná touto formou budou využita i při přípravě zakázek PPP.

Ověřená koncepce pro české VRT

Od roku 2019 spolupracuje Správa železnic při přípravě projektu VRT s francouzskými státními drahami SNCF. Přímou od provozovatele francouzských VRT, společnosti SNCF Réseau, má nyní smluvně zajištěnou podporu při přípravě a realizaci projektu až do roku 2028. Využití více než 40letého know-how nejzkušenějšího provozovatele vysokorychlostní železniční infrastruktury v Evropě se již neomezuje pouze na technické řešení budoucích VRT nebo jejich provoz a údržbu. Postupně zahrnuje i oblast řízení rizik takto velkých projektů nebo jejich financování, a to pomocí zapojení soukromého sektoru formou PPP nebo vydávání tzv. zelených dluhopisů, což jsou nástroje, které Francie pro své nové VRT úspěšně využívá.

Komunikace přípravy výstavby VRT

Důležitou součástí přípravy VRT jsou jednání s veřejností i samosprávami a prezentaci projektu široké veřejnosti, proto se zástupci Správy železnic i v roce 2023 intenzivně věnovali představení projektu v regionech i v zahraničí, diskutím s veřejností, kontaktní kampani i přípravě prezentačních materiálů o projektu. Cílem této komunikace je ukázat potřebnost a přínosy projektu i vhodnost konkrétní navržené varianty trasy a najít její podobu ve spolupráci s dotčenými obcemi.

Pravidelně probíhají jednání s představiteli samosprávy i setkání s veřejností. Tento vzájemný dialog doplňuje od jara 2023 i kontaktní kampaň s tzv. VRTmobilem. V roce 2023 jsme se setkali s představiteli více než 300 obcí a realizovali přes 60 prezentačních a diskusních setkání s občany. Těm jsme poskytli informace prostřednictvím prezentací a materiálů, zaměřených na specifika dané lokality. V informačních centrech Správy železnic na hlavních nádražích v Praze a v Ústí nad Labem probíhaly každý měsíc pravidelné prezentační dny pro veřejnost, které byly streamovány na facebookový profil Vysokorychlostní tratě v ČR.

Prezentace projektu proběhla v červnu na veletrhu Rail Business Days 2023 v Ostravě, kde byla doplněna půldenním odborným workshopem, v září na mezinárodním železničním veletrhu TRAKO v polském Gdaňsku a průběžně na několika desítkách konferencí a akcích pro odbornou veřejnost včetně světového kongresu UIC High-speed 2023 v březnu v marockém Marrákeši. V závěru listopadu pak proběhla v Ústí nad Labem konference Dialog fórum – železnice spojuje, speciálně uspořádaná pro diskusi o nové trati Drážďany – Praha.

Pro zpřístupnění technických návrhů VRT široké veřejnosti byly pro VRT Polabí, Jižní Morava, Moravská brána I, Moravská

brána II a Vysočina I spuštěny veřejné GIS portály, včetně funkcionality umožňující sběr dotazů, podnětů a připomínek, a pro úsek VRT Praha byla s počátkem projekčních prací zprovozněna tzv. pocitová mapa. Pro VRT Drážďany – Praha byl ve spolupráci Správy železnic a Deutsche Bahn (DB) vytvořen a spuštěn nový web www.dresden-praha.eu.

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

Na VRT Praha – Brno – Ostrava a VRT Brno – Břeclav byla na počátku roku 2023 v procesu příprava projektové dokumentace ve stupni DÚR (dokumentace pro územní rozhodnutí) a dokumentace EIA na čtyřech stavebních úsecích z celkového počtu 10. U VRT Polabí, VRT Jižní Morava, VRT Moravská brána I a VRT Moravská Brána II byly dokumentace ke konci roku 2023 odevzdány. V průběhu roku byly zahájeny stejné práce na dalších čtyřech úsecích. Jde o VRT Praha, VRT Střední Čechy, VRT Vysočina fáze I a napojení na VRT Moravská brána I (Brodek u Přerova – Prosenice). Pro VRT Vysočina fáze II se v roce 2023 začala připravovat soutěž na zhotovitele DÚR a dokumentace EIA a byla zahájena architektonicko-urbanistická soutěž pro připravovaný terminál Jihlava VRT a blízké mostní objekty nad dálnicí D1. Na úsecích VRT Jižní Morava a VRT Moravská brána I a II byl v roce 2023 zahájen proces posouzení vlivu záměru na životní prostředí podáním Oznámení záměru na MŽP. Pro dva úseky vydalo MŽP v roce 2023 Závěry zjišťovacího řízení. Ve spolupráci s polskou společností Centralny Port Komunikacyjny (CPK), která má v gesci přípravu a realizaci VRT v Polsku, byla zpracována studie proveditelnosti VRT Katowice – Ostrava.

Pro zjištění postoje majitelů pozemků pod budoucí VRT Jižní Morava proběhl nadstandardní předběžný průzkum, v rámci kterého bylo dopisem osloveno 1200 fyzických osob, které se mohly pomocí odkazu (QR kód) blíže seznámit s postupem při budoucích výkuech, zjistit předpokládané dotčení svého pozemku stavbou a zejména vyjádřit svůj postoj k budoucímu majetkoprávnímu vypořádání. Byly také zjištěny odhady nákladů na zpracování geometrických plánů, znaleckých posudků i na samotné výkupy pozemků. Obdobná akce se začala připravovat pro VRT Moravská brána I a II a postupně proběhne i na dalších úsecích.

RS 1 (Modernizace trati Brno – Přerov)

Součástí ramene RS 1 je také modernizace konvenční trati mezi Brnem a Přerovem, jejíž návrhová rychlost je 200 km/h. Trať je rozdělena do pěti staveb.

Nejbližší k realizaci je úsek Nezamyslice – Kojetín, kde byla podána žádost o stavební povolení a probíhá majetkoprávní vypořádání stavby. Pro úsek Kojetín – Přerov bylo získáno územní rozhodnutí a byly zahájeny práce na zpracování dokumentace pro stavební povolení (DSP) a pro provádění stavby (PDPS). Pro úsek Blažovice – Vyškov bylo zahájeno územní řízení a současně probíhá zpracování DSP a PDPS. Pro úsek Vyškov – Nezamyslice byla předložena na MŽP nová dokumentace EIA a podána žádost o nové posouzení vlivu stavby na životní prostředí. Pro úsek Brno – Blažovice byl předložen

ke schválení záměr projektu. Také bylo vydáno územní rozhodnutí pro stavbu trakční napájecí stanici (TNS) Nezamyslice, která bude sloužit k napájení modernizované trati.

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

Trať z Prahy přes Plzeň na státní hranici SRN je rozdělena do sedmi úseků, na nichž návrhová rychlost dosahuje 200 km/h.

Úsek mezi pražským Smíchovem a Berounem, kde jsou navrženy dva souběžné jednokolejné tunely, každý o délce cca 25 km, vstoupila do územní fáze. V roce 2023 byla dopracována dokumentace EIA a podána žádost k vydání závazného stanoviska na MŽP. V roce 2023 byl zahájen geotechnický průzkum. V roce 2024 bude dokumentace podle tzv. liniového zákona (DUSL) novostavby tratě Praha-Smíchov – Beroun dopracována a podána žádost o povolení záměru.

Pro úsek Plzeň – Nýřany – Chotěšov, kde dojde k optimalizaci stávající jednokolejné neelektrifikované trati, bylo v květnu 2023 vydáno pravomocné územní rozhodnutí, byla zpracována DSP a v listopadu 2023 bylo požádáno o stavební povolení. Pro úsek Plzeň – Stod bylo v září 2023 vydáno nepravomocné územní rozhodnutí a pro úsek Stod – Domažlice byla zpracována DÚR a v říjnu 2023 bylo požádáno o územní rozhodnutí. Pro úsek z Domažlic na státní hranici SRN začala příprava zakázky na zpracování DUSL a PDPS.

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

Projekční práce na DÚR, zadávané společně s německým partnerem (DB), pro přeshraniční úsek Krušnohorského tunelu pokračovaly i v roce 2023. V polovině roku byla rovněž podepsána smlouva s projektantem DÚR pro úsek Ústí nad Labem – portál Krušnohorského tunelu. Dále byla vysána veřejná soutěž na zajištění realizace průzkumných geologických prací pro Krušnohorský tunel. V druhé polovině roku byla zahájena jednání s Kanceláří architektů města Ústí nad Labem směrem k plánované architektonické soutěži na podobu terminálu Ústí nad Labem centrum, přemostění Labe a podobu jejich nejbližšího okolí. Nadále probíhá proces aktualizace ZÚR Ústeckého kraje s cílem vymezit koridor pro VRT v regionu tak, aby bylo možno pokračovat v dalších fázích projektové přípravy.

RS 5 (VRT Praha – Hradec Králové / Pardubice – Wrocław)

V roce 2023 byla dokončena studie proveditelnosti pro rameno RS 5, tj. VRT z Prahy do Hradce Králové a Pardubic a dále do polské Vratislavy. Detailnější byly prověřovány varianty pro úsek z Hradce Králové ke státní hranici a potenciální místa přechodu hranice s Polskem.

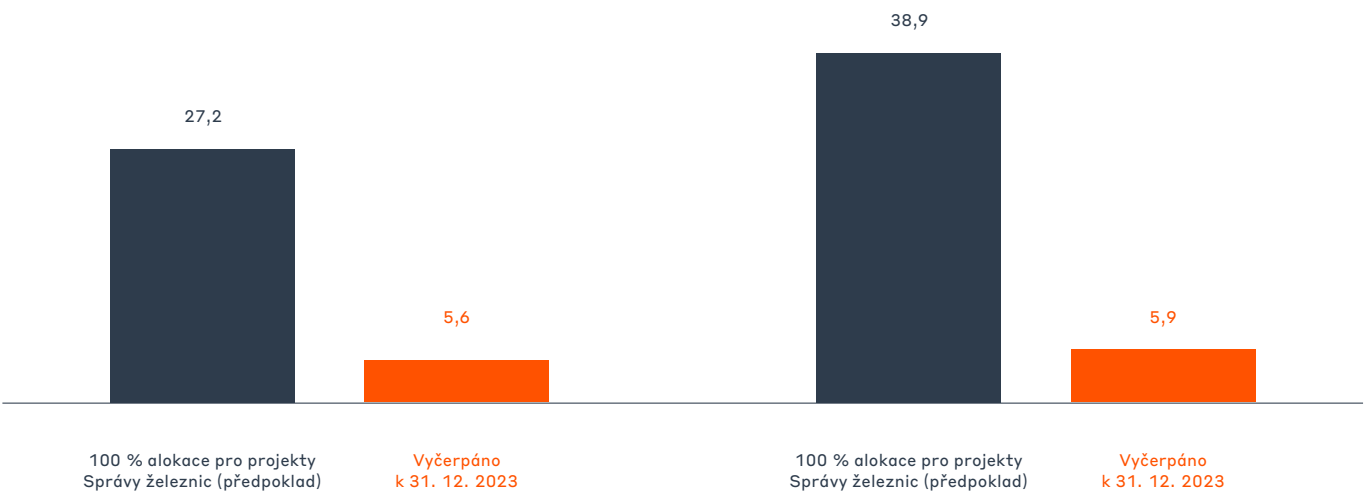
Celý projekt probíhá ve spolupráci s MD, resp. Správou železnic a polského Ministerstva infrastruktury, resp. společností

CPK, jejichž zástupci tvoří pracovní skupiny a pravidelně se schází, a to nejen pro rameno RS 5, ale i k přípravě výše zmíněného vysokorychlostní propojení Moravskoslezského kraje a Slezského vojvodství na evropském Baltsko-jadran-ském koridoru.

Program Doprava 2021–2027 (OPD3)

V průběhu roku 2023 dokončila Správa železnic čerpání zdroje OPD2, určeného na modernizaci železniční infrastruktury v rámci evropského programového období 2014–2020, a využila tak veškeré disponibilní prostředky. Primárním se tak stal zdroj OPD3 z navazujícího programového období 2021–2027. Jeho čerpání započalo již v roce 2022 a pokračovalo i v roce 2023, a to v objemu překračujícím 2,2 mld. Kč. Podpořeno bylo celkem šest drážních projektů, přičemž objemově nejvyšší částky vyčerpaly projekty Modernizace trati Hradec Králové – Pardubice – Chrudim, 3. stavba, zdvoukolejnění Pardubice-Rosice nad Labem – Stěblová (872 mil. Kč) a Modernizace trati Kladno (včetně) – Kladno-Ostrovec (včetně) (798 mil. Kč). V dalších letech se pak očekává postupné stupňování čerpání tohoto zdroje ve vazbě na vzrůstající počet podpořených projektů.

Graf 2 – Čerpání celkové alokace OPD3 (v mld. Kč)



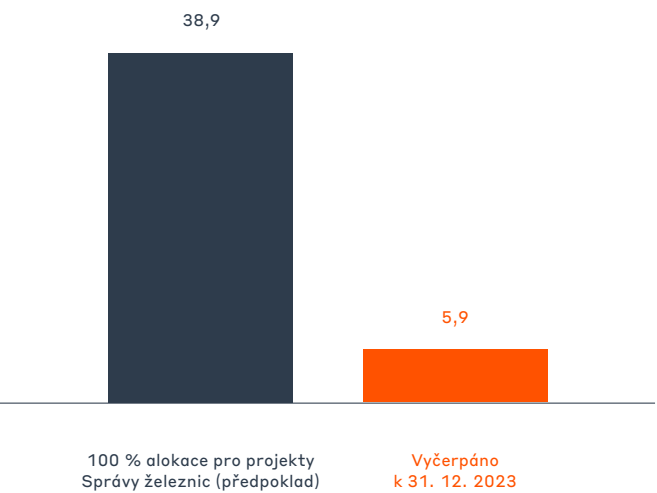
CEF Blending Call

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 2023 čerpány také zdroje z nástroje RRF. Dotační titul je zaměřen na odstranění úzkých míst na vybraných předdefinovaných hlavních páteřních trasách transevropské dopravní sítě TEN-T v České republice. Rok 2023 byl významný z hlediska dokončování staveb, ty se podařilo dokončit v níže uvedených úsecích:

Connecting Europe Facility 2 (CEF2)

V rámci programu CEF je možné financovat výhradně projekty na hlavní evropské železniční síti (core network). V průběhu roku 2023 dokončila Správa železnic čerpání zdroje CEF z předešlého programového období 2014–2020, přičemž vyčerpala veškeré disponibilní prostředky s tím, že se v roce 2024 očekávají poslední drobná plnění (doplatky) z tohoto zdroje. Primárním se tak stal zdroj CEF2 z navazujícího programového období 2021–2027, který je rovněž zaměřen na modernizace tratí, železničních uzlů a staveb implemen-tace evropského zabezpečovacího systému ETCS včetně jejich přípravy a přípravy akcí Rychlých spojení. Čerpání těchto prostředků v roce 2023 dosáhlo výše bezmála 3,8 mld. Kč, podpořeno bylo deset projektů, z toho nejvyšší čerpání zajistily akce Modernizace trati Praha-Bubny (včetně) – Praha-Výstaviště (včetně) (1,1 mld. Kč) a Rekonstrukce žst. Vsetín (1,0 mld. Kč). I u tohoto zdroje se očekává v následu-jících letech navyšování čerpání s náběhem realizací nových projektů.

Graf 3 – Čerpání celkové alokace CEF2 (v mld. Kč)



- Brno-Maloměřice St.6 – Adamov,
- Velim – Poříčany,
- Ústí n O. – Brandýs n. O. – původní stopa,
- Adamov – Blansko,
- Dětmarovice – Petrovice u Karviné – státní hranice PR.

U poslední z výše uvedených staveb budou ještě v roce 2024 dokončovány práce na zavedení systému ETCS. Poslední sledovaný projekt, a to v úseku Lipník nad Bečvou – Draho-tuše, byl v roce 2023 stavebně zahájen.

Recovery and Resilience Facility (RRF)

Dalším evropským dotačním titulem je Nástroj pro oživení a odolnost – RRF, který prostřednictvím Národního plánu obnovy České republiky poskytuje prostředky k zajištění obnovy ekonomických následků vyvolaných pandemií covidu-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. Nově se Správě železnic podařilo čerpat také do RRF převe-dené prostředky z tzv. brexitové rezervy (BAR), využitelné pro investice do energetické infrastruktury v rámci kapitoly REPowerEU. V roce 2023 činilo jeho celkové čerpání téměř 4,5 mld. Kč, zdroj RRF tak opět představoval objemově nejvýznamnější čerpaný evropský dotační titul, stejně jako v roce 2022.

Úvěrové financování

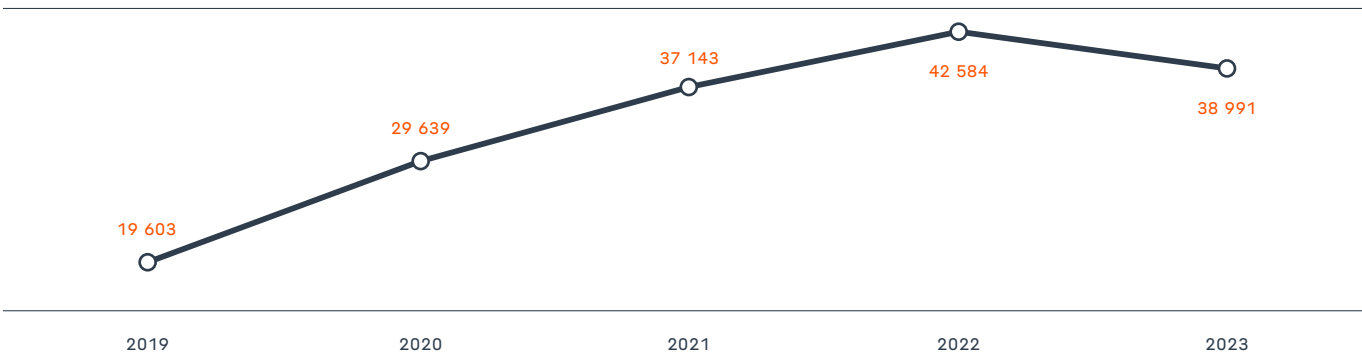
Klíčovým krokem pro zajištění plynulého financování investic Správy železnic bylo získání nového úvěru od Evropské investiční banky, který byl v průběhu roku 2023 schválen vládou ČR. Finanční podpora z úvěru EIB bude zaměřena na financování železničních projektů v letech 2023 až 2027 až do výše 7 mld. eur. Vedle národních zdrojů bude možné využít pro financování národních akcí i národní spolufinancování evropských projektů také zdroje úvěru EIB, čímž bude dlouho-době zajištěna stabilita při financování modernizačních akcí.

Tab. 6 – Přijaté investiční dotace za rok 2023 (v mil. Kč)

Investiční dotace	2023
SFDI na výstavbu a modernizaci, nár. podíl, OPD, CEF, EIB, RRF	38 907
Fondy EU (ostatní)	84
Investiční dotace celkem	38 991

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

Graf 4 – Vývoj čerpání investičních zdrojů v období let 2019–2023 (v mil. Kč)



Přístup k těmto úvěrovým prostředkům je opět zajišťován prostřednictvím (SFDI).

Investiční dotace

Financování investiční výstavby probíhalo především z veřej-ných zdrojů (viz Tab. 6). Objemově nejvýznamnějším zdrojem finančních prostředků v roce 2023 v oblasti investiční výstavby byly národní zdroje z rozpočtu SFDI včetně zdrojů z nového úvěru EIB (22,8 mld. Kč). Druhým nejvýznamnějším zdrojem byl opět evropský dotační titul RRF, ze kterého se podařilo vyčerpat téměř 4,5 mld. Kč. Dále se významnou měrou na financování výstavby a modernizace železniční dopravní cesty podílely dotace z infrastrukturních fondů CEF2 (3,8 mld. Kč) a OPD3 (2,2 mld. Kč). Pokračovalo rovněž čerpání samostatně sledovaného původního úvěru EIB pro akce kombinované podpory v rámci CEF Blending Call, a to ve výši 3,0 mld. Kč. Zároveň byly čerpány evropské prostředky z dobíhajícího programového období EU 2014–2020 ze zdrojů OPD2 a CEF1 (celkem 2,6 mld. Kč). V oblasti železniční infrastruktury je Správa železnic hlavním subjektem odpo-vědným 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 2023 celkový objem příja-tých investičních dotací částku 38,9 mld. Kč. Oproti roku 2022 se čerpání dotačních prostředků na investice snížilo o 3,6 mld. Kč.

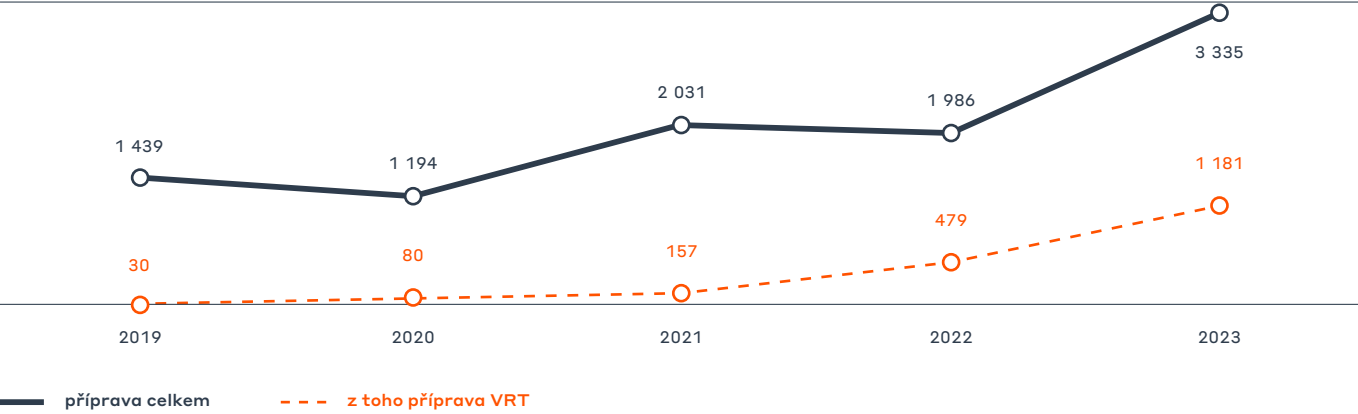
Další vývoj

Správa železnic na financování svých investičních projektů bude v dalších letech navyšovat čerpání zdrojů v rámci programového období 2021–2027 (OPD3, CEF2). V nejbližších letech dojde k dočerpání zdrojů Národního plánu obnovy a tím významnější měrou bude do financování jednotlivých projektů zapojeno čerpání zdrojů z nového úvěru EIB. Ten dlouhodobě zabezpečí pokrytí finančních potřeb Správy železnic na investiční výstavbu. 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 a dalších vhodných dotačních titulů. Klíčové pro pokrytí finančních potřeb vybraných rozsáhlých

projektů (např. novostavby trati na Letiště Václava Havla v Praze, dokončení IV. koridoru v úseku Nemanice – Ševětín, akce Rychlých spojení aj.) bude zajištění financování formou partnerství soukromého a veřejného sektoru (Public Private Partnership, PPP). Příprava pro tuto formu financování, stejně jako dokončení vlastní přípravy dotčených projektů, jsou jednou z hlavních priorit pro následující období.

Veškeré zdroje budou využívány v souladu s koncepčními 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 (viz Graf 5).

Graf 5 – Čerpání finančních prostředků na přípravu staveb v období let 2019–2023 (v mil. Kč)



V oblasti sledovaného sjednocení železniční trakční soustavy v ČR budou postupně realizována jednotlivá opatření pro přechod na jednotnou střídavou 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, který bude v roce 2024 revidován s ohledem na nově přijatá TSI a bude nově zahrnovat i termíny odstranění národních systémů a termín implementace nástupce GSM-R, kterým je nový železniční komunikační systém FRMCS. Aktualizovány budou všechny implementační plány v souladu s příslušnými nařízeními EU.

Provozování železniční dopravní cesty

V souladu se zákonem o dráhách je Správa železnic povinná 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 provozovatele dráhy (Schválení z hlediska bezpečnosti, vydáno 2. 5. 2023 a platné do 13. 5. 2028) a Osvědčení dopravce (Jednotné osvědčení o bezpečnosti, vydáno 5. 4. 2023 a platné do 7. 4. 2028). 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 2023 ze strany dozorového orgánu státní správy shledány žádné vážné 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 2023 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 2023 byly aktualizovány seznamy zařízení služeb provozovaných Správou železnic. Informace o nich byly po celý rok 2023 zveřejňovány i na evropském portálu zařízení služeb (Rail facilities portal – <https://railfacilitiesportal.eu/>). Byla precizována strategie Správy železnic v oblasti zařízení služeb – výsledkem je dokument Koncepce zařízení služeb státní organizace Správa železnic. V oblasti pomoci cestujícím s omezenou schopností pohybu a orientace zavedla Správa železnic ve vybraných 22 železničních stanicích službu pomoci při nástupu a výstupu do/z vlaku pomocí mobilních zvedacích plošin. V roce 2024 se předpokládá další rozšíření této služby.

Oblast vzdělávání

V roce 2023 pokračoval rozvoj způsobu vzdělávání, a to jak v oblasti základní přípravy, tak i při udržování odborné způsobilosti. S ohledem na implementaci vlakového zabezpečovače ETCS byli proškoleni traťoví dispečeři CDP a výpravčí PPV. Na odbornou způsobilost byli pověřeni a proškoleni vybraní interní školitelé, kteří se věnují problematice ETCS a podílejí se na vzdělávání provozních zaměstnanců. Pro systém vzdělávání byla nastavena jednotná pravidla, a to včetně odborné metodické podpory. V roce 2023 byl spuštěn projekt Krizové komunikace. Účelem je odstranění nedostatků v externí komunikaci, zejména u hlášení mimořádných událostí. Pro zajištění personální stability byla zahájena rozšířená a intenzivnější komunikace s odbornými školami. Rozšíření portfolia spolupráce bude pokračovat i v roce 2024. Dále byla zahájena příprava cvičného dopravního sálu ve školicím středisku Správy železnic v Pardubicích.

Během roku 2023 byla na Centrálním dispečerském pracovišti (CDP) Praha průběžně ukončována závěrečnými zkouškami příprava uchazečů na pozici traťový dispečér, a to s využitím cvičného sálu CDP. Celkem takto bylo na pracovní pozice zařazeno 13 nových traťových dispečérů.

Pod patronací odboru personálního a za metodické podpory odboru předpisů a technologie Generálního ředitelství Správy železnic byl v roce 2023 zahájen sled tří denních kurzů s názvem Komunikace zaměstnanců řízení provozu v krizových situacích, kterého se za CDP Praha postupně zúčastní zaměstnanci na pozicích vedoucí dispečér, provozní dispečér a traťový dispečér. Kurzy budou probíhat ve stanovených termínech až do roku 2025.

V CDP Přerov byla v září 2023 ukončena příprava uchazečů na pozici traťový dispečér v rámci nového přípravného systému pro tuto profesi, a to s využitím cvičného sálu v budově CDP.

Oblast řízení provozu

V roce 2023 byla zahájena tvorba předpisu SŽ D1 ČÁST DRUHÁ. V průběhu tvorby bylo rozhodnuto, že bude Správou železnic vytvořen a vydán pouze jeden předpis pro provozování dráhy SŽ D1 – Dopravní a návěstní předpis, do kterého budou zapracována i ustanovení o provozování dráhy na dráhách s aktivní traťovou částí ETCS.

Na základě získaných zkušeností s provozováním dráhy na trati Olomouc hl. n. – Uničov, kde byl od 1. ledna 2023 zahájen provoz vlaků ve výhradním provozu ETCS, byla zahájena aktualizace vydané legislativy pro provoz vlaků na dráhách vybavených aktivní traťovou částí ETCS.

V oblasti zpravování strojvedoucích písemnými rozkazy V, které jsou tištěny prostřednictvím provozní aplikace, probíhaly v roce 2023 na vybraných tratích ověřovací provozy s využitím i grafické formy písemného rozkazu V. Od 1. ledna 2024 jsou už strojvedoucí na vnitrostátních dráhách provozovanými podle předpisu SŽ D1 ČÁST PRVNÍ zpravování pouze grafickou formou písemného rozkazu V.

CDP Praha

V roce 2023 byl do CDP Praha zapojen další traťový úsek IV. tranzitního železničního koridoru Tábor (mimo) – Hluboká nad Vltavou–Zámostí (včetně). Dále byla aktivována dálková obsluha železničních stanic Cheb a Praha-Bubny. Posledním počínem v oblasti dálkového ovládnání byla aktivace traťového úseku Praha hl. n. (včetně) – Praha-Horní Počernice (včetně).

Současně probíhaly práce na úpravě dispečerského sálu pro úsek Česká Třebová – Kolín související s plánovanou aktivací uzlu Pardubice do CDP Praha v roce 2024.

K 31. 12. 2023 je z budovy CDP Praha řízen provoz na 669 km železniční sítě.

CDP Přerov

V prosinci 2023 byl v rámci investiční akce ETCS Přerov – Česká Třebová zaveden provoz bez dodatečných opatření ve výhybně Dluhonice a na přilehlých traťových úsecích.

V listopadu 2023 byla dokončena projektová příprava v rámci plánované investiční akce Rozšíření CDP Přerov – nová budova. Bylo zprovozněno nové pracoviště dispečera ETCS pro tratě v obvodu CDP Přerov vybavené tímto systémem.

K 31. 12. 2023 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 2023 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 2023 výše 6,99 mld. Kč.

Výkony dopravců na síti Správy železnic

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

Rok	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023
Počet dopravců	84	89	94	96	99	103	107	122	126	120	118

Počet dopravců, kteří mají se Správou železnic uzavřenou smlouvu o provozování drážní dopravy na celostátní dráze a regionálních dráhách ve vlastnictví státu, se snížil v roce 2023 na 118.

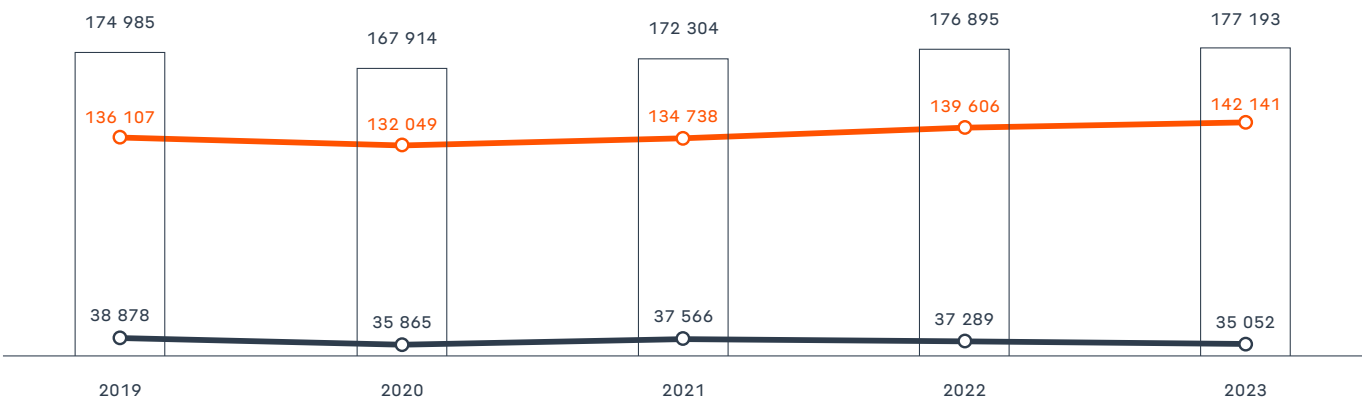
Na síti Správy železnic v roce 2023 vzrostly výkony v osobní dopravě. Ve srovnání s rokem 2022 se zvýšil počet vlakových kilometrů (vlkm) o 2 % a hrubých tunových kilometrů (hrtkm) také o 2 %. Rozhodující podíl na výkonech v osobní dopravě si nadále udržuje dopravce České dráhy, a.s.

Významný růst výkonů v osobní dopravě zaznamenal dopravce Die Länderbahn CZ s.r.o.

V nákladní dopravě došlo v roce 2023 k poklesu výkonů na síti Správy železnic. Ve srovnání s rokem 2022 to v hrubých tunových kilometrech (hrtkm) představuje 9 %. Rozhodující podíl na výkonech v nákladní dopravě si i nadále udržuje dopravce ČD Cargo, a.s.

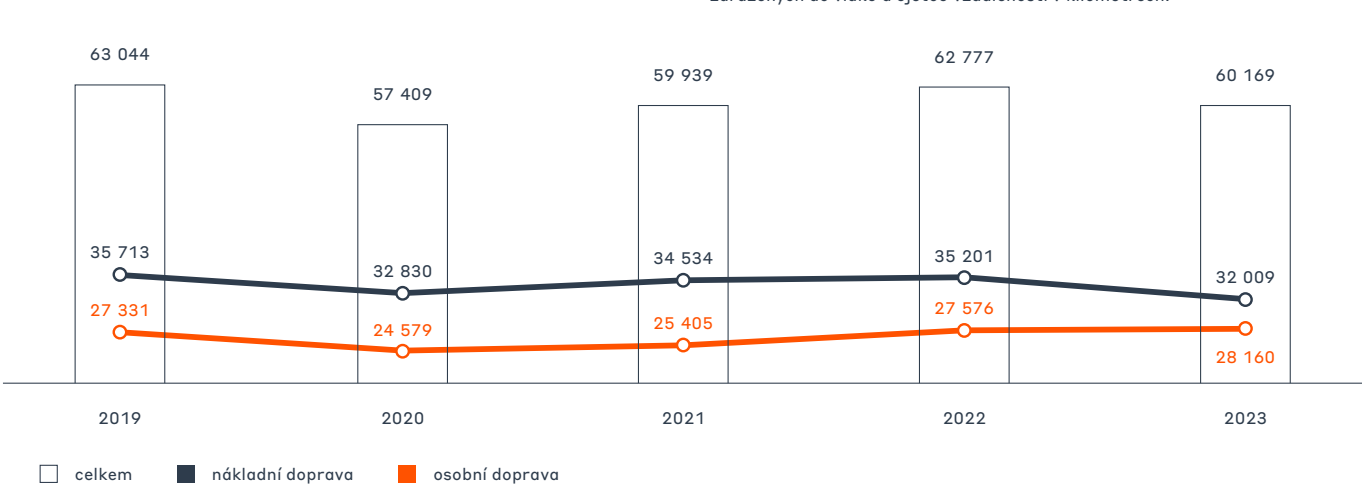
Významný růst výkonů v nákladní dopravě zaznamenal dopravce LOKORAIL, a.s.

Graf 6 – Výkony dopravců na síti provozované Správou železnic v letech 2019–2023 (v tis. vlkm)



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

Graf 7 – Výkony dopravců na síti provozované Správou železnic v letech 2019–2023 (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 2023

Dopravce/ukazatel	% vlkm	% hrtkm
České dráhy, a.s.	81,76 %	83,02 %
RegioJet a.s.	5,74 %	11,20 %
ARRIVA vlaky s.r.o.	5,24 %	2,37 %
Die Länderbahn CZ s.r.o.	2,17 %	0,72 %
GW Train Regio a.s.	1,92 %	0,62 %
Leo Express s.r.o.	1,46 %	1,22 %
RegioJet ÚK a.s.	0,72 %	0,43 %
Leo Express Tenders s.r.o.	0,46 %	0,19 %
KŽC Doprava, s.r.o.	0,19 %	0,07 %
Ostatní	0,34 %	0,16 %

Tab. 9 – Procentní podíl dopravců na výkonech nákladní dopravy v roce 2023

Dopravce/ukazatel	% vlkm	% hrtkm
ČD Cargo, a.s.	56,62 %	54,62 %
METRANS Rail s.r.o.	6,43 %	9,36 %
PKP CARGO INTERNATIONAL a.s.	3,88 %	5,10 %
Rail Cargo Carrier – Czech Republic s.r.o.	3,36 %	3,94 %
ORLEN Unipetrol Doprava s.r.o.	3,01 %	4,66 %
IDS CARGO a.s.	2,87 %	4,53 %
LOKORAIL, a.s.	2,45 %	2,72 %
DB Cargo Czechia s.r.o.	1,56 %	2,09 %
CER Slovakia a.s.	1,53 %	2,24 %
Ostatní	18,29 %	10,74 %

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

Ukazatel	2023	2022
Osobní vlaky (Os)	8 888	8 769
Spěšné vlaky (Sp)	712	620
Rychlíky (R)	598	571
Vlaky vyšší kvality (EC, EN, Ex, IC, LE, SC, railjet)	271	274
Nákladní expresy (Nex)	560	652
Průběžné nákladní vlaky (Pn)	901	884
Manipulační a vlečkové vlaky (Mn, Vleč)	870	880
Soupravové vlaky (Sv)	1 368	1 432
Lokomotivní vlaky (Lv)	577	554
Katalogové (nabídkové) trasy Správy železnic	504	549

Mezinárodní spolupráce

Železniční doprava má jako celek globální charakter a v zájmu zachování její účinnosti, 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 iniciativ, programů a projektů EU, spolupracuje s institucemi a agenturami EU, partnerskými manažery infrastruktury a mezinárodními organizacemi.

Strategie mezinárodních vztahů

V roce 2023 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 také 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.

Revize TEN-T

Správa železnic se po celý rok usilovně věnovala procesu revize politiky transevropských dopravních sítí TEN-T, jenž byl dokončen na konci roku 2023. Správa železnic naplnila většinu svých cílů, zejména zařazení systému připravovaných VRT do hlavní sítě TEN-T již do návrhu EK. Schválená podoba revidovaného nařízení TEN-T nyní zahrnuje požadované začlenění záměrů Správy železnic, a stala se tak dalším krokem ke spolufinancování českých projektů VRT z fondů EU.

Návrh EK o využívání kapacity

Návrh EK č. 443/2 nařízení (EU) o využívání kapacity železniční infrastruktury v jednotném evropském železničním prostoru je ústředním návrhem balíčku k ekologizaci dopravy (tzv. Greening Transport Package) pro železniční sektor a doplňuje současnou legislativu (směrnice 2012/34 o evropském železničním prostoru) a ruší nařízení o železničních nákladních koridorech, které se ukázalo jako nedostatečně účinné. Cílem návrhu EK č. 443/2 je zefektivnit fungování a řízení železniční dopravy na stávající infrastruktuře při rostoucí poptávce. Důraz je kladen na mezistátní osobní i nákladní vlaky, které vykazují nízkou spolehlivost. Reforma procesu přidělování kapacity a jeho vyšší flexibilita má zvýšit atraktivitu železniční nákladní dopravy. Pro dosažení cílů budou nastaveny mechanismy pro hlubší a efektivnější spolupráci manažerů infrastruktury, kteří jsou zodpovědní za přidělování kapacity. Návrh EK č. 443/2 také podrobně upravuje postupy v případech výluk či mimořádných událostí. Dopravci by také měli profitovat z digitalizace sektoru prostřednictvím rozhraní pro žádosti o trasy.

Vyšší flexibilita přidělování některých tras by měla dát impulz k rozvoji železniční nákladní dopravy, kde je poptávka proměnlivá

v čase a současný systém založený striktně na ročním plánování je příliš rigidní. EK se rozhodla jít cestou prohloubení spolupráce manažerů infrastruktury. Správa železnic se intenzivně podílela na připomínkování návrhu na úrovni Rady EU cestou MD a stálého zastoupení ČR při EU. Díky členství v mezinárodních organizacích, v tomto případě zejména CER a RNE, byly návrhy a připomínky Správy železnic předány poslancům Evropského parlamentu.

ERJU – Evropský železniční společný podnik

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.

Veletrhy a konference

Správa železnic prostřednictvím vlastního prezentačního stánku na prestižním mezinárodním železničním veletrhu TRAKO v polském Gdaňsku představila projekt vysokorychlostních tratí pro střední Evropu, implementační plán ERTMS a díky přidruženým jednáním managementu s představiteli partnerských manažerů infrastruktury se rovněž podařilo prohloubit vzájemné přímé kontakty a sdílet postoje ke společným evropským tématům. Kromě toho zástupci Správy železnic vystoupili na dalších významných akcích, např. na veletržním kongresu Rail Live v Madridu či mezinárodní konferenci Railway Direction Days, kterou pořádala společnost CPK v Krakově.

Rovněž 11. ročník Konference sdělovací a zabezpečovací techniky na železnici v Olomouci dosáhl díky aktivnímu přístupu Správy železnic v EUG i EULYNX a získanému postavení mezi sousedními manažery infrastruktury nebývalého mezinárodního rozměru. Mezi vystupujícími byli např. koordinátor EK pro ERTMS Matthias Ruete, náměstek generálního ředitele DB Netz pro oblast techniky Dr. Kristian Weiland nebo člen představenstva ÖBB-Infrastruktur Dr. Johann Pluy. Odborný blok dále obohatily příspěvky zahraničních kolegů k praktickým zkušenostem se zaváděním a provozováním ETCS v Itálii, Švýcarsku, ve Velké Británii a v Norsku.

Významní partneři

Díky strategickým krokům v oblasti rozvoje dvoustranných vztahů pokračovala Správa železnic v nastaveném trendu spolupráce se zkušenými partnery, která umožňuje akcelarovat další rozvoj železnice v ČR po vzoru evropských lídrů a zvyšovat konkurenceschopnost železniční dopravy. V rámci této spolupráce se v roce 2023 podařilo uspořádat celou řadu dvoustranných jednání generálního ředitele Správy železnic s vrcholnými představiteli významných partnerských organizací, např. DB Netz, SNCF Réseau, ÖBB, ŽSR, MÁV, PLK či CPK.

Francie

Správě železnic se v roce 2023 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 provozování 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 2023 zúčastnili několika tematických školení a exkurzí ve Francii.

Německo

Strategická spolupráce se společnostmi německého holdingu, zahrnující zejména výměnu know-how v oblasti digitalizace železnic, byla prohloubena uzavřením memoranda o porozumění mezi Správou železnic a DB Netz o vytvoření přeshraniční testovací trati Chomutov – Vejprty – Annaberg-Buchholz – Schwarzenberg. Jejím cílem je poskytnout otevřené veřejně přístupné zázemí pro testování zejména průmyslem vyvinutých experimentálních výrobků (prvků pevné infrastruktury, komunikačních systémů a moderních technologií obecně), jejich řádné funkce a vzájemného provázání. Prostřednictvím přímých vztahů se zástupci vedení holdingu DB byly interpretovány podněty ke zlepšení navazující příhraniční infrastruktury v Sasku a Bavorsku.

Příprava přeshraniční části Nového železničního spojení Drážďany – Praha, kterou Správa železnic zajišťuje společně s německým manažerem infrastruktury DB Netz, pokročila v roce 2023 do fáze představení doporučené varianty vedení přeshraničního tunelu na saském území a dokončení společného předběžného technického návrhu. Aktivní zapojení Správy železnic a MD do zpracování mezinárodní smlouvy upravující podmínky povolování, realizace a provozování této nové železniční trati s Německem přispělo ke vzniku konsolidovaného návrhu textu projednávaného s německou stranou.

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

Rakousko

Díky úzké multiprofesní spolupráci Správy železnic s ÖBB-Infrastruktur probíhalo v roce 2023 průběžné sdílení osvědčených postupů dobré praxe, počínaje zkušenostmi v oblasti implementace ETCS a zavádění rychlosti 200 km/h přes konzultace k vybavenosti osobních stanic po zkušenosti s rekonstrukcemi historických mostních objektů. V roce

2023 se rovněž podařilo nalézt model spolupráce a definovat společné kroky 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.

Sousední země a mezivládní dohody

V roce 2023 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 čínorodou spolupráci s polským protějškem PLK a také s CPK, subjektem zajišťujícím rozvoj polské VRT, zejména na koordinované přípravě spojení Katowice – Ostrava a Praha – Wrocław, pro které již byly dopracovány studie proveditelnosti a u jednotlivých projektů jsou zahajovány podrobnější stupně projektové přípravy. Pro přeshraniční část projektu Katowice – Ostrava byla v roce 2023 zahájena jednání k přípravě textu mezistátní smlouvy o povolování, realizaci a provozování přeshraniční trati, kde Správa železnic uplatňuje své zkušenosti s přípravou obdobné smlouvy s Německem.

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 nezávislémi laboratořemi, které se podílejí na testování zařízení ERTMS. EUG poskytuje poradenství a sdílí své znalosti a zkušenosti 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 pak společně rozhodují o preferovaných řešeních pro budoucí interoperabilní síť, jež jsou projednávány s ERA i se sdruženími železničního průmyslu. Řada projektů je podporována EK a železničním sektorem, mnoho z nich je spolufinancovaných EU. V roce 2023 se uskutěčnila řada jednání již za účasti expertů Správy železnic. Na vrcholné úrovni EUG se podařilo prosadit iniciativu Správy železnic s cílem společně působit na ERA a zefektivnit schvalovací procesy, jež právě ERA zajišťuje.

EULYNX – konsorcium pro standardizaci rozhraní mezi komponentami ETCS

Správa železnic se 1. ledna 2023 stala plnohodnotným členem konsorcia EULYNX, které sdružuje významné evropské manažery infrastruktury spolupracující 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. V prvním roce členství Správy železnic v EULYNX probíhalo postupné zapojování expertů do pracovních skupin. Zástupci Správy železnic aktivně vystupovali na všech jednáních vrcholových orgánů EULYNX, na jaře se uskutečnil dvoudenní odborný workshop v Praze.

EUROLINK – koncept harmonizovaného jízdního řádu

Také v roce 2023 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 TTR for Smart Capacity Management – Redesign procesu tvorby mezinárodního jízdního řádu pro chytrý management kapacity (TTR). Význam členství v této iniciativě nyní roste v souvislosti s připravovanými změnami evropské legislativy v oblasti přidělování kapacity železniční 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 a odrážely tak 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. V roce 2023 byl schválen balíček všech TSI, s výjimkou TSI TAF a TSI TAP (telematické aplikace v nákladní, resp.

v osobní dopravě). České republice se podařilo prosadit delší přechodné období pro aplikaci TSI CCS (řízení a zabezpečení).

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. 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. Klíčovým tématem PRIME v roce 2023 bylo zahájení dialogu o komplexní koordinaci procesu zavádění ERTMS. Manažeři infrastruktury napříč EU poukazují na nezbytnost zvýšení stability TSI, zajištění dostatečných kapacit a zdrojů umožňujících přechod k sériové výrobě.

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/východo-středomořský, Severomořsko-baltský a Rýnsko-dunajský koridor. U posledně jmenovaného Správa železnic od roku 2021 vykonává pozici předsedy správní rady koridoru, v roce 2023 byl mandát zástupce Správy železnic prodloužen i na další funkční období, což jí umožňuje privilegiovaný 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 spoluvytváří 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 2023 byla v rámci CER dále 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

byl znovu zvolen členem Řídícího výboru CER, což umožňuje navazovat velice úzké vztahy v rámci sdružení CER i se zástupci institucí EU. V roce 2023 se konalo již druhé osobní jednání vrcholové skupiny generálních ředitelů, manažerů infrastruktury sdružených v CER, jejímž cílem je pružně reagovat na návrhy EU, hlavním tématem byla tentokrát koordinace zavádění ERTMS. 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 činností 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 příprav na změny ve fungování 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 odlišnými 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. Odborníci Správy železnic jsou zapojeni do trvalých činností UIC – zejména Skupiny traťových expertů (Track Experts Group – TEG), Panelu odborníků na konstrukce (Panel Of Structural Experts – POSE), pracovní skupiny Správa sítě GSM-R či pracovní skupiny k rámcovému programu EU pro výzkum a vývoj – Horizon Europe. Správa železnic se aktivně podílela na činnosti pracovní skupiny FRMCS (budoucí mobilní radiokomunikační systém pro železniční dopravu) a dále si průběžně vybírá z pestré nabídky volitelných projektů. Zástupce Správy železnic je vedoucím Statistické platformy.

Významnou roli sehrává UIC ve sdílení zkušeností v oblasti vysokorychlostní železnice. Správa železnic je od roku 2023 členem Výboru pro dálkovou a vysokorychlostní železniční dopravu (Intercity and High-Speed Committee, ICHSC), jenž poskytuje cenné příležitosti k výměně osvědčených postupů a k diskusi o společných problémech v této oblasti prostřednictvím kongresů, konferencí, workshopů, studií a projektů. Obdobně exkluzivní možnosti nabízí Globální skupina správců stanic (Station Managers Global Group, SMGG), která

se zabývá aktivitami v oblasti správy železničních stanic a zastávek. Tato skupina, ve které je Správa železnic aktuálně zapojena jako pozorovatel, pořádá přednášky, workshopy a exkurze k nejnovějším trendům v rámci svého zaměření.

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 neinvestiční 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 2023 zobrazuje Tab. 11.

Tab. 11 – Výsledek hospodaření Správy železnic za rok 2023

Ukazatel	Skutečnost 2023 (v mil. Kč)
Tržby za použití železniční dopravní cesty	3 431
Tržby za přidělenou kapacitu železniční dopravní cesty	129
Dotace ze SFDI na opravy a údržbu celostátních a regionálních drah	20 000
Dotace ze SFDI na provozování dráhy	4 990
Ostatní dotace	65
Nákup a prodej elektrické energie a distribučních služeb	304
Materiál, vlastní spotřeba energie a služby	–14 404
Osobní náklady	–14 404
Účetní odpisy	–3 281
Ostatní provozní výnosy a náklady	2 689
Provozní výsledek hospodaření	–481
Kurzové rozdíly	–1
Ostatní finanční výnosy a náklady	–1
Finanční výsledek hospodaření	–2
Výsledek hospodaření	–483

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. aktivace vlastních nákladů do pořizovací ceny dlouhodobého majetku, tržby za externí výkony a tržby za nájmy, výnosy z vyzískaného materiálu nebo tržby z prodeje dlouhodobého majetku a materiálu snížené o zůstatkovou cenu. Ukazatel dále snižuje náhrada škody společností ČEZ Prodej, a. s., ve sporech o neodebranou elektrickou energii v letech 2010 a 2011 (včetně úroků z prodlení a nákladů soudního řízení). Dopad náhrady škody je však eliminován čerpáním rezervy vytvořené na tyto spory. Mezi další zahrnuté položky patří úhrada náhradní autobusové dopravy dopravcům z důvodu plánovaného omezení provozování dráhy podle Prohlášení o dráze, náklady na pojištění majetku a odpovědnosti, členské příspěvky organizacím, příspěvek na ochranné pracovní pomůcky, daně a ostatní poplatky.

Předpokládaná hospodářská situace

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

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 2024 se předpokládá postupná stabilizace cenové hladiny vstupů, což Správa železnic reflektuje v očekávání budoucích provozních nákladů s tím, že bilance příjmů a výdajů, se kterými hospodaří, bude vyrovnaná. Správa železnic klade stále větší důraz na efektivní vynakládání finančních prostředků a snižování provozně-energetické náročnosti provozu.

Interní audit a řízení rizik

Základními právními a regulatorními normami upravujícími činnost útvaru interního auditu byly zákon č. 320/2001 Sb., o finanční kontrole ve veřejné správě a o změně některých zákonů, ve znění pozdějších předpisů (dále jen zákon č. 320/2001 Sb., o finanční kontrole) a prováděcí vyhláška č. 416/2004 Sb., k zákonu o finanční kontrole ve veřejné správě, společně s Mezinárodním rámcem profesní praxe interního auditu.

Útvar interního auditu fungoval jako nezávislý a oddělený útvar od řídicích a výkonných struktur organizace. Zabýval se objektivně ujišťovací a poradenskou činností zaměřenou na přidávání hodnoty, zdokonalování procesů uvnitř organizace, zlepšování účinnosti systému řízení rizik, řídicích a kontrolních procesů a řízení a správy organizace. Jeho nezávislost a objektivitu činností v rámci organizace stvrdil výbor pro audit.

Rizikově zaměřený Roční plán činnosti interního auditu na rok 2023, schválený správní radou Správy železnic, vycházel ze stanovených úkolů Střednědobého plánu interního auditu na roky 2020–2023 a reflektoval:

- provedené hodnocení rizik napříč organizací,
- požadavky generálního ředitele a vrcholového managementu organizace,
- informace o stavu vnitřního kontrolního systému z provedených interních a externích kontrol a auditů.

Na základě Ročního plánu činnosti interního auditu na rok 2023 realizoval útvar interního auditu celkem 16 řádných a 11 následných interních auditů napříč organizací u 29 organizačních útvarů s určením oblastí podle úrovně zbytkových rizik. Provedené testování bylo v rámci jednotlivých auditů zaměřeno především na rizikové oblasti související s:

- ohrožením nebo újmou na majetku a právech organizace,
- narušením bezpečnosti informací,
- nehospodárným využíváním finančních prostředků,
- neefektivním nebo neúčelným výkonem činností,
- neplněním nebo pozdním plněním stanovených úkolů,
- nedodržováním požadované kvality prováděných činností,
- poškozením dobrého jména organizace.

Řádnými interními audity byly prověřeny procesy týkající se dokončení investiční činnosti, finančních operací, vyúčtování provozních dotací, krizových scénářů pro nenadálé narušení

železniční dopravní cesty, rušení přejezdů, kontrolních činností zařízení evropského vlakového zabezpečovače, veřejných zakázek, připravenosti organizace na zavedení požadavků ESG, řízení projektů, systému řízení rizik, strategie informačních a komunikačních technologií, zálohování dat, datové konektivity a kybernetické bezpečnosti.

Následnými interními audity byl ověřen stav plnění přijatých nápravných opatření ke zjištěným nedostatkům z provedených řádných auditů v roce 2022 v oblastech materiálně technického zásobování, strategie pořízování speciálních drážních vozidel, zpravování vlaků (rozkazů), vedení účetnictví a oběhu účetních dokladů, kvality prováděných opravných prací, provozních informačních aplikací, výkonu řídicí činnosti, zadávání veřejných zakázek, územní ochrany a kybernetické bezpečnosti.

V roce 2023 realizoval útvar interního auditu celkem 18 konzultačních zakázek na základě vzneseného požadavku generálního ředitele nebo vedoucích zaměstnanců odborných útvarů generálního ředitelství.

Výsledky provedených interních auditů a konzultací v roce 2023 byly v souladu se stanovenými postupy interního auditu vždy projednány s vrcholovým managementem a následně byl s výsledky provedených auditních zakázek seznámen generální ředitel. Na základě identifikovaných 131 zjištění z provedených řádných auditů bylo stanoveno ze strany odboru interního auditu 153 doporučení, ke kterým byla vrcholovým managementem auditovaných útvarů přijata konkrétní adresná a termínovaná opatření. Jejich účinnost bude ověřena následnými interními audity v roce 2024.

Následnými audity bylo v roce 2023 ověřeno splnění, popřípadě účinnost 122 přijatých nápravných opatření ke zjištěním z vykonaných auditů v roce 2022. Zbýlých 35 přijatých nápravných opatření útvar interního auditu průběžně monitoruje až do jejich úplného splnění.

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. 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. 5 zákona č. 320/2001 Sb., o finanční kontrole. Současně nebyl zaznamenán ze strany interního auditu žádný vysoký nebo velmi vysoký stupeň úrovně míry rizika korupčního nebo podvodného jednání či porušení Etického kodexu organizace.

V souladu s Programem pro zabezpečení a zvyšování kvality interního auditu proběhlo interní hodnocení kvality interního auditu ve formě průběžného hodnocení v rámci provedených

auditních zakázek formou sebehodnocení a hodnocení vedoucích zaměstnanců auditovaných útvarů a periodického (ročního) hodnocení, do kterého byl zapojen generální ředitel a vedoucí zaměstnanci odboru interního auditu.

Na základě provedeného uceleného externího hodnocení kvality odborně způsobilým a nezávislým profesionálním hodnotitelem byl útvar interního auditu oprávněn ve svých auditních zprávách uvádět prohlášení o souladu činností prováděných interními auditory s Mezinárodními standardy pro profesní praxi interního auditu. V roce 2023 pokračoval proces certifikace výkonu činnosti interního auditu podle ČSN EN ISO 9001:2016 Systémy managementu kvality, který byl v polovině roku úspěšně završen druhým stupněm certifikačního auditu ze strany České společnosti pro jakost, z.s.

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 a uznávání odbornosti interních auditorů ze strany Českého institutu interních auditorů pod záštitou Ministerstva financí ČR (MF) a udržením získaných certifikací specializujících se na procesy nastavení a fungování informačních systémů a zajištění kybernetické bezpečnosti organizace.

Odbor interního auditu poskytoval v průběhu roku 2023 součinnost externí auditorské firmě za účelem provedení auditu účetních a finančních výkazů a roční účetní závěrky organizace za rok 2023 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 2023 adresovanou MF.

Řízení rizik

Jedním z důležitých aspektů pro zajištění dlouhodobé stability a rozvoje Správy železnic je včas rozpoznat, předvídat a řídit potenciální rizika, která vyplývají z její činnosti. Tento proces je součástí komplexního vnitřního kontrolního systému, a proto je důležité, aby jeho fungování bylo pro účely rozhodování maximálně efektivní. Za účelem úzkého propojení procesu řízení rizik na ostatní složky vnitřního kontrolního systému je od roku 2019 implementován informační systém AURIS. Tento systém je neustále rozvíjen, aby zajistil nejrychlejší zprostředkování informací o rizicích od vlastníků rizik k vrcholovému managementu.

Každodenní práce s riziky je odpovědností všech vedoucích zaměstnanců. Vlastníci rizik jsou povinni průběžně svá rizika identifikovat, sledovat a vyhodnocovat jejich stav a vývoj. V případě negativního vývoje provádí opatření, která snižují pravděpodobnost výskytu rizika nebo jeho možné dopady. Vlastníci rizik pravidelně reportují o stavu a vývoji rizik manažerovi rizik, který následně v souhrnné zprávě informuje

Výbor pro řízení rizik. Výbor projednává zejména celkový rámec řízení rizik, určuje významnost a limity pro řízení rizik, posuzuje případná překročení jednotlivých limitů i celkovou rizikovou pozici organizace. Dále schvaluje souhrnné a výroční zprávy o řízení rizik a předkládá doporučení generálnímu řediteli. Vrcholovou odpovědnost za systém řízení rizik nese generální ředitel. Systém řízení rizik u Správy železnic byl v roce 2023 úspěšně certifikován podle normy ČSN EN ISO 9001:2016 Systém managementu kvality.

K 31. 12. 2023 bylo v katalogu rizik pro centralizované řízení evidováno celkem 105 rizik, z toho 27 významných. Podle druhu primárních příčin a procesu, který je ohrožen, byla v průběhu roku 2023 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. Seznam bezpečnostních rizik při provozování dráhy a drážní dopravy včetně vyhodnocení závažnosti a přijatých bezpečnostních opatření je uveden v katalogu rizik, který je součástí systému zajišťování bezpečnosti. Ke zvýšení efektivity řízení výše uvedených bezpečnostních rizik byl vytvořen koncept pro rozšíření informačního systému AURIS o modul pro oblast systému zajišťování bezpečnosti.

V segmentu řízení provozu a provozuschopnosti jsou rizika minimalizována především výběrem nových zaměstnanců s odpovídající fyzickou i psychickou zdravotní způsobilostí a prováděním výcviku a zkoušek stanovených pro jejich budoucí pracovní zařazení. Zdravotní způsobilost zaměstnanců je pak nadále přezkoumávána formou pravidelných a mimořádných zdravotních prohlídek. Odborná způsobilost zaměstnanců je udržována a zvyšována souborem poučování, školení, seminářů, kurzů a workshopů, včetně ověřování získaných znalostí. 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, v souladu s evropskou a národní legislativou.

V případě mimořádných událostí jsou zjišťovány příčiny a okolnosti jejich vzniku a stanovena odpovědnost za jejich vznik. Spolu s tím jsou posuzována a vyhodnocována nebezpečí/rizika. V případě nového nebezpečí/rizika je provedena analýza, na základě které je riziko identifikováno a popsáno, včetně stanovení opatření k usměrnění/předcházení. Ke každé mimořádné události jsou přijímána nápravná opatření, včetně termínů realizace, jejich provedení se následně kontroluje. Spolu s tím jsou realizována bezpečnostní doporučení a bezpečnostní opatření pro předcházení vzniku mimořádných událostí.

V souvislosti s usměrňováním rizik jsou každý rok podle metody SMART stanovovány a následně vyhodnocovány bezpečnostní cíle systému zajišťování bezpečnosti.

Finanční rizika

V oblasti financí čelí Správa železnic rizikům spojeným s likviditou a kreditními závazky. S ohledem na primární financování organizace z dotací je správa likvidity úzce propojena s podmínkami pro čerpání těchto dotací, a to za účelem minimalizace případných sankcí. Důležitým zdrojem financování jsou také vlastní tržby, přičemž průběžné sledování cash flow hraje klíčovou roli v řízení likvidity. V roce 2023 nedošlo k čerpání ani splácení žádných úvěrů. Kreditní riziko, vyplývající z potenciální neschopnosti dlužníků splácet své závazky vůči Správě železnic, je aktivně monitorováno a řešeno sledováním stavu pohledávek a okamžitým jednáním v případě pohledávek po splatnosti, s využitím všech dostupných právních prostředků. Meziročně došlo k významnému snížení objemu pohledávek po splatnosti, což svědčí o úspěšných opatřeních na řízení kreditního rizika.

Rizika v oblasti informačních technologií a kybernetické bezpečnosti

Správa železnic, která je součástí kritické infrastruktury státu, plní zákonné požadavky kladené zákonem č. 181/2014 Sb., o kybernetické bezpečnosti. Mezi významná rizika, která Správa železnic v posledních letech detekuje, hodnotí a eviduje, patří kybernetické útoky z veřejného kybernetického prostoru, jejichž příčina bývá zpravidla spojena s válečným konfliktem a pomocí České republiky Ukrajině.

Mezi další identifikované kybernetické útoky typické pro oblast informačních technologií v prostředí Správy železnic patří zneužití, poškození či ztráta firemních dat vlivem narušení dostupnosti, důvěrnosti nebo integrity. Správa železnic snižuje zjištěná bezpečnostní rizika spojená s informačními systémy na akceptovatelnou úroveň pomocí specifických technických nebo organizačních opatření či jejich kombinací.

Významným milníkem v rámci posilování ochrany před kybernetickými útoky a případnými bezpečnostními riziky Správy železnic je vytvoření Dohledového centra kybernetické bezpečnosti.

Rizika v oblasti lidských zdrojů

Zájmy Správy železnic ohledně požadavků na budoucí zaměstnance jsou zajišťovány prostřednictvím spolupráce se středními a vysokými školami. Správa železnic se účastní veletrhů práce, dnů otevřených dveří partnerských škol a propaguje se na nich jako zajímavý zaměstnavatel. 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 procesu náboru nových zaměstnanců je spuštěn centrální systém SAP SuccessFactors a probíhá postupná digitalizace všech klíčových personálních procesů.

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, který zcela 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 vyvinít se z případné trestní odpovědnosti právnické osoby v případě protiprávního jednání jejich zaměstnanců.

Za rok 2023 bylo doručeno compliance officerovi několik desítek oznámení. V tomto roce byla rovněž instalována speciální zabezpečená linka pro oznamování případného nežádoucího jednání, tzv. whistleblowingu. Relevantních podnětů k prošetření, zda došlo, či nedošlo k trestnému činu nebo přestupku, bylo v tomto roce sedm. Ve většině případů nebylo přímo prokázáno porušení trestněprávních norem, v jednom případě podal compliance officer podnět na přezkum zákonnosti orgánům činným v trestním řízení. Dále compliance officer upozornil dotčené útvary Správy železnic na některé etické problémy v oblasti personální politiky (především z důvodu snižování počtu zaměstnanců) a požádal o jejich eliminaci do budoucna. Součinnost a spolupráce ze strany vedoucích i řadových zaměstnanců byla bezproblémová. Školení compliance proběhlo v roce 2023 u všech zaměstnanců prostřednictvím e-learningu.

Lidské zdroje

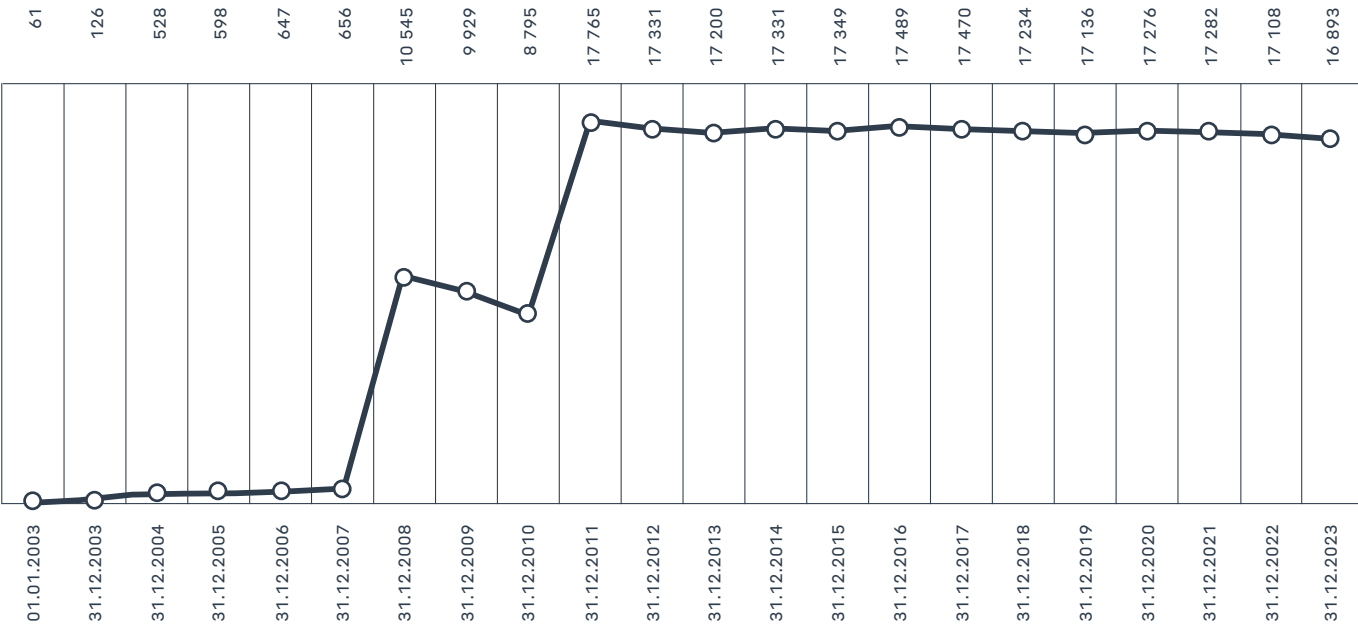
Zaměstnanci

K 1. 1. 2023 zaměstnávala Správa železnic 17 124 zaměstnanců, pracujících ve 140 profesích a v 17 organizačních složkách (Generální ředitelství Správy železnic a 16 organizačních jednotek) působících po celé ČR.

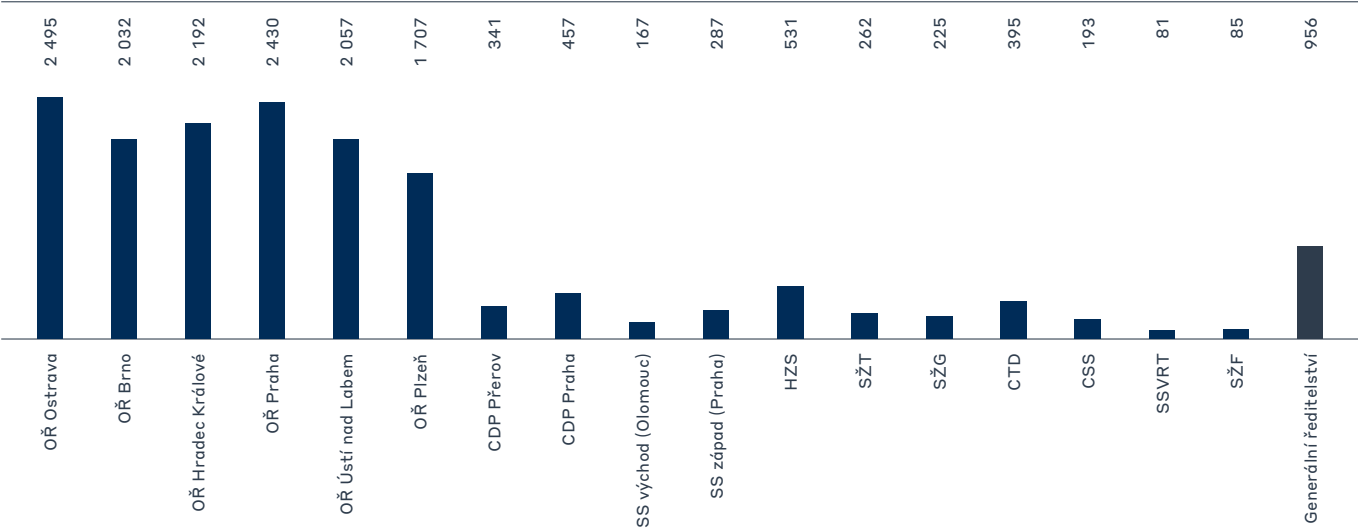
V průběhu roku 2023 pokračoval proces změny organizační struktury Správy železnic, který schválila správní rada a jehož cílem je optimální a efektivní nastavení jednotlivých procesů v organizaci, a to jak na úrovni Generálního ředitelství, tak i dalších organizačních jednotek. K 1. 4. 2023 došlo k transformaci úseku ekonomiky a řízení provozu na Generálním ředitelství a byla dokončena restrukturalizace organizačních jednotek Správy železničních informačních technologií (SŽT) a Centra telematiky a diagnostiky (CTD) převodem železniční telematiky z CTD do SŽT a přejmenováním těchto organizačních jednotek na Centrum techniky a diagnostiky (CTD) a Správu železniční telematiky (SŽT). K 1. 7. 2023 došlo ke změně obvodů Oblastního ředitelství Plzeň a Ústí nad Labem. V nově zrekonstruované výškové budově ve stanici Pardubice hl. n. byl 1. 9. 2023 zahájen provoz Vzdělávacího střediska Správy železnic. K 1. 10. 2023 vznikla v úseku ekonomickém nová organizační jednotka SŽ Facility, v níž byly centralizovány zejména činnosti v oblasti nemovitostních projektů, správy určených administrativních budov v regionu Praha, požární ochrany, ochraňování pohotovostních zásob Správy státních hmotných rezerv a autoprovozu. Proces této centralizace byl dokončen k 1. 1. 2024 převodem činností metodického řízení správy budov a souvisejících inženýrských sítí, využívání, pozbývání a nabývání majetku organizace. Na základě úkolu správní rady došlo ke snížení evidenčního počtu zaměstnanců Správy železnic v řídicích a průřezových činnostech k 31. 12. 2023 o 136 zaměstnanců, tj. o 5,31 % ve srovnání se stavem k 31. 12. 2022. Naopak k personálnímu posílení došlo v oblasti ETCS, IT, kybernetické bezpečnosti a přípravy vysokorychlostních tratí.

Nadále pokračoval proces racionalizace a optimalizace související jak s předáváním investičních staveb do provozu, v jehož důsledku se snížil celkový počet zaměstnanců řízení provozu o 128 (tj. o 1,8 %), tak s hledáním možných úspor a zefektivnění organizace práce ve všech organizačních složkách. Evidenční počet zaměstnanců k 31. 12. 2023 se ve srovnání se stejným obdobím roku 2022 snížil o 215 zaměstnanců na 16 893, tj. o 1,26 % (viz Graf 8). Evidenční počet zaměstnanců k 31. 12. 2023 podle organizačních složek Správy železnic zobrazuje Graf 9. V průběhu roku 2023 bylo vyplaceno odstupné 375 zaměstnancům.

Graf 8 – Vývoj evidenčního počtu zaměstnanců Správy železnic v letech 2003–2023



Graf 9 – Evidenční počet zaměstnanců podle organizačních složek k 31. 12. 2023



Průměrný přepočtený počet zaměstnanců na plně zaměstnané v roce 2023 činil 17 020,95 (meziroční snížení o 103,62 zaměstnance, tj. o 0,61 %).

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. 2023 devět, a to jak multiprofesních, tak zastupujících pouze profesní skupiny zaměstnanců. V průběhu roku 2023 se konala pravidelná setkání zaměstnavatele se zástupci odborových organizací, a to 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 2023 byly dohodnuty dvě změny Podnikové kolektivní smlouvy: První byla sjednána 30. 12. 2022 v návaznosti na nařízení vlády 567/2006 Sb., o minimální mzdě a o nejnižších úrovních zaručené mzdy a v souvislosti se změnou výše stravného při tuzemských pracovních cestách. Druhá změna byla sjednána 19. 9. 2023 v návaznosti na vydání zákona č. 281/2023 Sb., kterým se mění zákon č. 262/2006 Sb., zákoník práce, ve znění pozdějších předpisů, a některé další zákony.

Dne 23. 10. 2023 bylo zahájeno kolektivní vyjednávání o nové Podnikové kolektivní smlouvě platné po 31. 12. 2023. Následně 30. listopadu 2023 došlo k uzavření nové Podnikové kolektivní smlouvy na rok 2024 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 ozdravné pobyty zaměstnanců Správy železnic;
- č. 5 – Pravidla pro poskytování náborového příspěvku.

BOZP

S ohledem na mimořádnou událost s následkem smrti došlo k důkladnému proškolení a ověření znalostí z předpisu SŽ Bp1.

Správa železnic eviduje za rok 2023 celkem 424 pracovních úrazů. Z toho 2 smrtelné, 8 s hospitalizací delší než 5 dnů, 148 s pracovní neschopností delší než 3 dny a 266 bez pracovní neschopnosti.

V rámci zjišťování, zda nejsou zaměstnanci pod vlivem alkoholu nebo jiných návykových látek, bylo provedeno celkem 65 547 zkoušek.

Podrobné informace, týkající se zaměstnanců SŽ, sociálních a společenských vztahů v organizaci jsou uvedeny ve zprávě ESG.

Společenská odpovědnost

Základním úkolem Správy železnic je spravovat českou železnici ekonomicky transparentním, ekologicky příkladným a sociálně udržitelným i prospěšným způsobem. Všechny tři pilíře udržitelného rozvoje – Environment, Social a Governance – jsou proto nedílnou součástí řízení a činností naší organizace.

Jsme moderní, pružní a zákaznický orientovaní. Při všech našich činnostech maximálně dbáme na udržitelný rozvoj a transparentnost a obecně se snažíme přispívat ke zlepšování stavu společnosti. Chceme hrát ústřední roli v posilování role železnice na dopravním trhu – snížit uhlíkovou stopu dopravy a přesunout co největší objem zboží na bezemisní mobilitu.

Všechny informace o společenské odpovědnosti najdete ve Zprávě o udržitelnosti Správy železnic za rok 2023:



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	Správa železnic, státní organizace
Sídlo	Dlážděná 1003/7, Praha 1 - Nové Město, 110 00
IČO	709 94 234
DIČ	CZ70994234
Statutární orgán	Bc. Jiří Svoboda, MBA, generální ředitel
Předmět činnosti	Provozování železniční dopravní cesty, včetně obsluhy dráhy a zajišťování její provozuschopnosti, údržby, modernizace a rozvoje (hlavní předmět činnosti)
Ověřovací období	1. leden 2023 až 31. prosinec 2023
Příjemce zprávy	Zakladatel organizace: Česká republika (výkonem funkce zakladatele je pověřeno Ministerstvo dopravy ČR)
Údaje o auditorské společnosti	
Název společnosti	NEXIA AP a.s.
Evidenční číslo auditorské společnosti	č. 096
Sídlo	Sokolovská 5/49, Praha 8 - Karlín, 186 00
Zápis proveden u	Městského soudu v Praze
Zápis proveden pod číslem	oddíl B, číslo vložky 14203
IČO	481 17 013
DIČ	CZ48117013
Telefon	+420 725 573 488
E-mail	nexiaprague@nexiaprague.cz
Odpovědný auditor	Ing. Mikuláš Laš
Evidenční číslo auditora	č. 2493

Zpráva nezávislého auditora pro zakladatele organizace Správa železnic, státní organizace

Zpráva nezávislého auditora

pro zakladatele organizace Správa železnic, státní organizace

Výrok auditora

Provedli jsme audit přiložené účetní závěrky organizace **Správa železnic, státní organizace** (dále také jako „**účetní jednotka**“ nebo „**Správa železnic**“), IČO: 709 94 234, sestavené na základě českých účetních předpisů, která se skládá **z rozvahy k 31. 12. 2023, výkazu zisku a ztráty, přehledu o změnách vlastního kapitálu a přehledu o peněžních tocích za rok končící 31. 12. 2023 a přílohy v této účetní závěrce**, včetně významných (materiálních) informací o použitých účetních metodách. Údaje o účetní jednotce jsou uvedeny v příloze v účetní závěrce.

Podle našeho názoru účetní závěrka podává věrný a poctivý obraz aktiv a pasiv účetní jednotky Správa železnic, státní organizace k 31. 12. 2023 a nákladů a výnosů a výsledku jejího hospodaření a peněžních toků za rok končící 31. 12. 2023 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 dostačelný a vhodný základ pro vyjádření našeho výroku.

Zdůraznění skutečnosti

Aniž dáváme výrok s výhradou, dovolujeme si upozornit na následující skutečnosti, o nichž účetní jednotka informuje v příloze auditované účetní závěrky:

1. V kapitolách **3.9, 3.13 a 4.9.2** přílohy účetní závěrky informuje účetní jednotka, že počínaje účetním obdobím roku 2023 **upustila od účtování a vykazování odložené daně**, jelikož v současných podmínkách hospodaření Správy železnic není pravděpodobné, že bude vykazovat kladný základ daně z příjmů. Za účelem dosažení věrného a poctivého obrazu účetnictví byl proto zůstatek účtu „Odložený daňový dluh a pohledávka“ ve výši **2 611 331 tis. Kč** ke konci účetního období roku 2023 zúčtován ve prospěch vlastního kapitálu a vykázán v položce „Jiný výsledek hospodaření minulých let“.

2. V kapitole **7.4** přílohy účetní závěrky informuje účetní jednotka, že s ohledem na Evropskou komisi **nedokončený proces notifikace** podmínek úplatného převodu a dosavadního užívání pozemků, které se dosud nacházejí ve vlastnictví České dráhy, a. s. (dále i jako „ČD“), jsou součástí projektu ÚMVŽST a jsou užívány Správou železnic pro účely provozu dráhy, a s ohledem na předběžný názor Evropské komise, že ocenění předmětných pozemků pro účely jejich úplatného převodu do vlastnictví České republiky se jeví jako nedostatečně podložené, resp. i nepřiměřeně vysoké, **neúčtuje** o fakturách/daňových dokladech, které dosud obdržela od ČD v souvislosti s vydáním bezdůvodného obohacení za užívání pozemků ve vlastnictví ČD pro účely provozu dráhy v období

od 1. 3. 2017 do 31. 12. 2023. Výše tohoto dosud fakturovaného bezdůvodného obohacení, které Správa železnic odmítá jako neoprávněné a vadné a o němž neúčtuje v hlavní účetní knize, nepromítá jej do rozvahy jako své cizí zdroje (závazky nebo rezervy) a do výsledku hospodaření a vede jej v podrozvahové evidenci, činí k 31. 12. 2023 celkem **3 564 290 tis. Kč bez DPH (4 242 255 tis. Kč včetně DPH).**

Důvodem pro tento dosavadní postup účetní jednotky jsou **významné nejistoty** v tom, kdy se podaří projekt ÚMVŽST dokončit, jak a v jaké výši bude stanovena výsledná převodní cena těchto pozemků ve prospěch České republiky a jak a v jaké výši budou stanoveny roční náklady za užívání těchto pozemků za dobu od 1. 3. 2017 do data jejich úplného převodu ve prospěch České republiky s právem hospodaření svěřeným Správě železnic. Účetní jednotka tak není schopna objektivně kvantifikovat výši, za níž bude v budoucnu finančně vypořádáno dosavadní užívání pozemků tvořících součást projektu ÚMVŽST pro účely provozu dráhy.

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 statutární orgán 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 významné (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 způsobilé 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 účetní jednotky 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 účetní jednotky 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 statutární orgán 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.
 - 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 statutární orgán účetní jednotky uvedl v příloze účetní závěrky.
- Posoudit vhodnost použití předpokladu nepřetržitého trvání při sestavení účetní závěrky statutárním orgánem 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 účetní jednotky, správní radu a výbor pro audit mimo jiné o plánovaném rozsahu a načasování auditu a o významných zjištěních, která jsme v jeho průběhu učinili, včetně zjištěných významných nedostatků ve vnitřním kontrolním systému.

V Praze, dne 25. března 2024



NEXIA AP a.s.
Sokolovská 5/49, 149 00 Praha 8
evidenční číslo auditorské společnosti 096

Ing. Mikuláš Laš
auditor určený auditorskou společností jako odpovědný za provedení auditu jménem auditorské společnosti
evidenční číslo auditora 2493

Rozvaha

v plném rozsahu k 31. prosinci 2023 (v tisících Kč)

Obchodní firma a sídlo
Správa železnic, státní organizace
110 00 Praha 1 – Nové Město
Česká republika

Identifikační číslo
709 94 234

Aktiva

Označ.		řád.	Běžné účetní období			Minulé účetní období
			Brutto	Korekce	Netto	Netto
a	b	c	1	2	3	4
	AKTIVA CELKEM	1	175 892 058	−121 417 793	54 474 265	57 316 564
B.	Stálá aktiva	2	167 554 905	−121 123 891	46 431 014	48 835 888
B.I.	Dlouhodobý nehmotný majetek	3	1 517 086	−1 365 483	151 603	234 245
B.I.2.	Ocenitelná práva	4	1 420 564	−1 361 983	58 581	152 137
B.I.2.1.	Software	5	1 418 674	−1 360 592	58 082	151 323
B.I.2.2.	Ostatní ocenitelná práva	6	1 890	−1 391	499	814
B.I.4.	Ostatní dlouhodobý nehmotný majetek	7	3 500	−3 500	0	0
B.I.5.	Poskytnuté zálohy na dlouhodobý nehmotný majetek a nedokončený dlouhodobý nehmotný majetek	8	93 022	0	93 022	82 108
B.I.5.1.	Poskytnuté zálohy na dlouhodobý nehmotný majetek	9	99	0	99	125
B.I.5.2.	Nedokončený dlouhodobý nehmotný majetek	10	92 923	0	92 923	81 983
B.II.	Dlouhodobý hmotný majetek	11	166 037 819	−119 758 408	46 279 411	48 601 643
B.II.1.	Pozemky a stavby	12	140 263 101	−101 423 930	38 839 171	41 124 257
B.II.1.1.	Pozemky	13	6 805 276	−9 913	6 795 363	6 802 381
B.II.1.2.	Stavby	14	133 457 825	−101 414 017	32 043 808	34 321 876
B.II.2.	Hmotné movité věci a jejich soubory	15	19 867 901	−18 150 873	1 717 028	2 057 994
B.II.3.	Oceňovací rozdíl k nabytému majetku	16	253 683	−179 107	74 576	409 973
B.II.4.	Ostatní dlouhodobý hmotný majetek	17	11 479	−4 498	6 981	6 429
B.II.4.3.	Jiný dlouhodobý hmotný majetek	18	11 479	−4 498	6 981	6 429
B.II.5.	Poskytnuté zálohy na dlouhodobý hmotný majetek a nedokončený dlouhodobý hmotný majetek	19	5 641 655	0	5 641 655	5 002 990
B.II.5.1.	Poskytnuté zálohy na dlouhodobý hmotný majetek	20	2 038 515	0	2 038 515	568 452
B.II.5.2.	Nedokončený dlouhodobý hmotný majetek	21	3 603 140	0	3 603 140	4 434 538

pokračování »

Rozvaha

			Běžné účetní období			Minulé účetní období
Označ.		řád.	Brutto	Korekce	Netto	Netto
a	b	c	1	2	3	4
C.	Oběžná aktiva	22	8 241 830	-293 902	7 947 928	8 405 872
C.I.	Zásoby	23	805 309	-10 220	795 089	815 972
C.I.1.	Materiál	24	805 308	-10 220	795 088	815 770
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	0	0	0	201
C.II.	Pohledávky	29	2 666 875	-283 682	2 383 193	2 840 655
C.II.1.	Dlouhodobé pohledávky	30	7 302	0	7 302	8 480
C.II.1.1.	Pohledávky z obchodních vztahů	31	0	0	0	1 330
C.II.1.5.	Pohledávky – ostatní	32	7 302	0	7 302	7 150
C.II.1.5.2.	Dlouhodobé poskytnuté zálohy	33	7 302	0	7 302	7 144
C.II.1.5.4.	Jiné pohledávky	34	0	0	0	6
C.II.2.	Krátkodobé pohledávky	35	2 659 573	-283 682	2 375 891	2 832 175
C.II.2.1.	Pohledávky z obchodních vztahů	36	1 534 409	-267 968	1 266 441	1 458 813
C.II.2.4.	Pohledávky – ostatní	37	1 125 164	-15 714	1 109 450	1 373 362
C.II.2.4.3.	Stát – daňové pohledávky	38	486 229	0	486 229	271 249
C.II.2.4.4.	Krátkodobé poskytnuté zálohy	39	134 474	0	134 474	105 442
C.II.2.4.5.	Dohadné účty aktivní	40	453 928	0	453 928	961 588
C.II.2.4.6.	Jiné pohledávky	41	50 533	-15 714	34 819	35 083
C.IV.	Peněžní prostředky	42	4 769 646	0	4 769 646	4 749 245
C.IV.1.	Peněžní prostředky v pokladně	43	2 847	0	2 847	2 727
C.IV.2.	Peněžní prostředky na účtech	44	4 766 799	0	4 766 799	4 746 518
D.	Časové rozlišení aktiv	45	95 323	0	95 323	74 804
D.1.	Náklady příštích období	46	87 684	0	87 684	58 455
D.3.	Příjmy příštích období	47	7 639	0	7 639	16 349

Rozvaha

v plném rozsahu k 31. prosinci 2023 (v tisících Kč)

Obchodní firma a sídlo
Správa železnic, státní organizace
110 00 Praha 1 – Nové Město
Česká republika

Identifikační číslo
709 94 234

Pasiva

Označ.		Řád.	Běžné účetní období		Minulé účetní období
a	b	c	5	6	
	PASIVA CELKEM	48	54 474 265	57 316 564	
A.	Vlastní kapitál	49	45 980 877	46 394 982	
A.I.	Základní kapitál	50	57 599 808	57 390 172	
A.I.1.	Základní kapitál	51	57 599 808	57 390 172	
A.II.	Ážio a kapitálové fondy	52	518 581	504 256	
A.II.2.	Kapitálové fondy	53	518 581	504 256	
A.II.2.1.	Ostatní kapitálové fondy	54	518 581	504 256	
A.III.	Fondy ze zisku	55	4 360	159 338	
A.III.2.	Statutární a ostatní fondy	56	4 360	159 338	
A.IV.	Výsledek hospodaření minulých let (+/-)	57	-11 658 784	-6 338 764	
A.IV.1.	Nerozdělený zisk nebo neuhrazená ztráta minulých let (+/-)	58	-14 107 746	-8 787 726	
A.IV.2.	Jiný výsledek hospodaření minulých let (+/-)	59	2 448 962	2 448 962	
A.V.	Výsledek hospodaření běžného účetního období (+/-)	60	-483 088	-5 320 020	
B. + C.	Cizí zdroje	61	8 343 022	10 730 922	
B.	Rezervy	62	428 062	3 335 468	
B.4.	Ostatní rezervy	63	428 062	3 335 468	
C.	Závazky	64	7 914 960	7 395 454	
C.I.	Dlouhodobé závazky	65	71 787	73 163	
C.I.2.	Závazky k úvěrovým institucím	66	0	0	
C.I.4.	Závazky z obchodních vztahů	67	71 783	73 159	
C.I.8.	Odložený daňový závazek	68	0	0	
C.I.9.	Závazky – ostatní	69	4	4	
C.I.9.3.	Jiné závazky	70	4	4	
C.II.	Krátkodobé závazky	71	7 843 173	7 322 291	
C.II.3.	Krátkodobé přijaté zálohy	72	445 850	427 808	
C.II.4.	Závazky z obchodních vztahů	73	3 155 314	4 088 614	

pokračování »

Rozvaha

Označ.		Řád.	Běžné účetní období	Minulé účetní období
a	b	c	5	6
C.II.8.	Závazky ostatní	74	4 242 009	2 805 869
C.II.8.3.	Závazky k zaměstnancům	75	843 347	784 008
C.II.8.4.	Závazky ze sociálního zabezpečení a zdravotního pojištění	76	434 253	406 293
C.II.8.5.	Stát – daňové závazky a dotace	77	2 573 570	833 101
C.II.8.6.	Dohadné účty pasivní	78	388 061	780 508
C.II.8.7.	Jiné závazky	79	2 778	1 959
D.	Časové rozlišení pasiv	80	150 366	190 660
D.1.	Výdaje příštích období	81	147 170	174 444
D.2.	Výnosy příštích období	82	3 196	16 216



Bc. Jiří Svoboda, MBA
generální ředitel



Ing. Tomáš Čoček, Ph.D.
náměstek generálního ředitele
pro ekonomiku

Výkaz zisku a ztráty

druhové členění za rok končící 31. prosincem 2023 (v tisících Kč)

Obchodní firma a sídlo
Správa železnic, státní organizace
110 00 Praha 1 – Nové Město
Česká republika

Identifikační číslo
709 94 234

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	9 688 021	10 056 333
II.	Tržby za prodej zboží	2	0	0
A.	Výkonová spotřeba	3	18 823 607	16 731 709
A.1.	Náklady vynaložené na prodané zboží	4	0	0
A.2.	Spotřeba materiálu a energie	5	7 237 903	7 953 583
A.3.	Služby	6	11 585 704	8 778 126
B.	Změna stavu zásob vlastní činnosti (+/–)	7	0	0
C.	Aktivace (–)	8	–1 066 448	–1 217 219
D.	Osobní náklady	9	14 403 895	13 707 442
D.1.	Mzdové náklady	10	10 362 657	9 852 322
D.2.	Náklady na sociální zabezpečení, zdravotní pojištění a ostatní náklady	11	4 041 238	3 855 120
D.2.1.	Náklady na sociální zabezpečení a zdravotní pojištění	12	3 469 911	3 306 679
D.2.2.	Ostatní náklady	13	571 327	548 441
E.	Úpravy hodnot v provozní oblasti	14	3 225 801	3 622 154
E.1.	Úpravy hodnot dlouhodobého nehmotného a hmotného majetku	15	3 271 602	3 633 475
E.1.1.	Úpravy hodnot dlouhodobého nehmotného a hmotného majetku – trvalé	16	3 281 177	3 709 223
E.1.2.	Úpravy hodnot dlouhodobého nehmotného a hmotného majetku – dočasné	17	–9 575	–75 748
E.2.	Úpravy hodnot zásob	18	–614	–354
E.3.	Úpravy hodnot pohledávek	19	–45 187	–10 967
III.	Ostatní provozní výnosy	20	25 904 542	19 493 975
III.1.	Tržby z prodaného dlouhodobého majetku	21	118 308	219 602
III.2.	Tržby z prodaného materiálu	22	234 530	308 632
III.3.	Jiné provozní výnosy	23	25 551 704	18 965 741

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	686 452	2 025 529	
F.1.	Zůstatková cena prodaného dlouhodobého majetku	25	23 211	128 349	
F.2.	Prodaný materiál	26	233 921	308 436	
F.3.	Daně a poplatky	27	30 221	36 847	
F.4.	Rezervy v provozní oblasti a komplexní náklady příštích období	28	-2 907 406	812 066	
F.5.	Jiné provozní náklady	29	3 306 505	739 831	
*	Provozní výsledek hospodaření (+/-)	30	-480 744	-5 319 307	
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	1 544	2 481	
K.	Ostatní finanční náklady	36	3 888	3 194	
*	Finanční výsledek hospodaření	37	-2 344	-713	
**	Výsledek hospodaření před zdaněním (+/-)	38	-483 088	-5 320 020	
L.	Daň z příjmů	39	0	0	
L.2.	Daň z příjmů odložená (+/-)	40	0	0	
**	Výsledek hospodaření po zdanění (+/-)	41	-483 088	-5 320 020	
***	Výsledek hospodaření za účetní období (+/-)	42	-483 088	-5 320 020	
*	Čistý obrát za účetní období = I. + II. + III. + IV. + V. + VI. + VII.	43	35 594 107	29 552 789	



Bc. Jiří Svoboda, MBA
generální ředitel



Ing. Tomáš Čoček, Ph.D.
náměstek generálního ředitele
pro ekonomiku

Přehled o změnách vlastního kapitálu

za rok končící 31. prosincem 2023 (v tisících Kč)

Obchodní firma a sídlo
Správa železnic, státní organizace
110 00 Praha 1 – Nové Město
Česká republika

Identifikační číslo
709 94 234

	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. 2023	57 390 172	504 256	0	159 338	-8 787 726	2 448 962	-5 320 020	46 394 982
Inventarizační nálezy majetku a ostatní převody	0	0	0	0	0	0	0	0
Bezúplatné převody majetku a ostatní převody	209 636	65 961	0	0	0	0	0	275 597
Privatizovaný majetek a restituce	0	0	0	0	0	0	0	0
Čerpání fondu kulturních a sociálních potřeb	0	0	0	-206 613	0	0	0	-206 613
Tvorba fondu kulturních a sociálních potřeb	0	-51 636	0	51 636	0	0	0	0
Převod výsledku hospodaření	0	0	0	0	-5 320 020	0	5 320 020	0
Odložený daňový závazek	0	0	0	0	0	0	0	0
Zaokrouhlení	0	0	0	-1	0	0	0	-1
Výsledek hospodaření za běžný rok	0	0	0	0	0	0	-483 088	-483 088
Zůstatek k 31. 12. 2023	57 599 808	518 581	0	4 360	-14 107 746	2 448 962	-483 088	45 980 877
Zůstatek k 1. 1. 2022	57 388 168	692 042	0	124 805	-7 102 103	-162 369	-1 685 623	49 254 920
Inventarizační nálezy majetku a ostatní převody	0	108	0	0	0	0	0	108
Bezúplatné převody majetku a ostatní převody	2 003	5 410	0	0	0	0	0	7 413
Privatizovaný majetek a restituce	0	0	0	0	0	0	0	0
Čerpání fondu kulturních a sociálních potřeb	0	0	0	-158 771	0	0	0	-158 771
Tvorba fondu kulturních a sociálních potřeb	0	-193 304	0	193 304	0	0	0	0
Převod výsledku hospodaření	0	0	0	0	-1 685 623	0	1 685 623	0
Odložený daňový závazek	0	0	0	0	0	2 611 331	0	2 611 331
Zaokrouhlení	1	0	0	0	0	0	0	1
Výsledek hospodaření za běžný rok	0	0	0	0	0	0	-5 320 020	-5 320 020
Zůstatek k 31. 12. 2022	57 390 172	504 256	0	159 338	-8 787 726	2 448 962	-5 320 020	46 394 982


Bc. Jiří Svoboda, MBA
generální ředitel


Ing. Tomáš Čoček, Ph.D.
náměstek generálního ředitele
pro ekonomiku

Přehled o peněžních tocích

za rok končící 31. prosincem 2023 (v tisících Kč)

Obchodní firma a sídlo
Správa železnic, státní organizace
110 00 Praha 1 – Nové Město
Česká republika

Identifikační číslo
709 94 234

		Běžné účetní období	Minulé účetní období
P.	Stav peněžních prostředků a peněžních ekvivalentů na začátku účetního období	4 749 245	6 383 011
Peněžní toky z hlavní výdělečné činnosti			
Z:	Účetní zisk nebo ztráta z běžné činnosti před zdaněním	-483 088	-5 320 020
A.1.	Úpravy o nepeněžní operace	-24 851 199	-14 031 856
A.1.1.	Odpisy stálých aktiv s výjimkou zůstatkové ceny prodaných stálých aktiv a dále umořování oceňovacího rozdílu k nabytému majetku a goodwillu	3 281 177	3 709 223
A.1.2.	Změna stavu opravných položek, rezerv	-2 962 782	724 997
A.1.3.	Zisk (-) ztráta (+) z prodeje stálých aktiv	-95 097	-91 253
A.1.4.	Vyúčtované nákladové a výnosové úroky	0	0
A.1.5.	Zúčtování provozních dotací	-25 054 988	-18 404 122
A.1.6.	Případné úpravy o ostatní nepeněžní operace	-19 509	29 299
A.*	Čistý peněžní tok z provozní činnosti před zdaněním, změnami pracovního kapitálu, finančními a mimořádnými položkami	-25 334 287	-19 351 876
A.2.	Změna potřeby pracovního kapitálu	-742 236	243 757
A.2.1.	Změna stavu pohledávek z provozní činnosti, aktivních účtů dohadných a časového rozlišení	482 129	-939 884
A.2.2.	Změna stavu kr. závazků z provozní činnosti, pasivních účtů dohadných a časového rozlišení	-1 245 863	1 243 088
A.2.3.	Změna stavu zásob	21 498	-59 447
A.**	Čistý peněžní tok z provozní činnosti před zdaněním, finančními a mimořádnými položkami	-26 076 523	-19 108 119
A.5.	Přijaté provozní dotace	25 052 758	18 408 015
A.***	Čistý peněžní tok z provozní činnosti	-1 023 765	-700 104

pokračování »

Přehled o peněžních tocích

		Běžné účetní období	Minulé účetní období
Peněžní toky z investiční činnosti			
B.1.	Nabytí stálých aktiv	-34 188 834	-41 805 831
B.1.1.	Nabytí dlouhodobého hmotného majetku	-153 442	-630 529
B.1.2.	Nabytí dlouhodobého nehmotného majetku	-6 694	-147 679
B.1.3.	Nabytí dlouhodobého hmotného majetku z investičních dotací	-34 028 698	-41 027 623
B.2.	Příjmy z prodeje stálých aktiv	118 308	169 992
B.2.1.	Příjmy z prodeje dlouhodobého hmotného a nehmotného majetku	118 308	169 992
B.3.	Přijaté investiční dotace	35 321 306	40 860 948
B.***	Čistý peněžní tok vztahující se k investiční činnosti	1 250 780	-774 891
Peněžní toky z finančních činností			
C.2.	Dopady změn vlastního kapitálu na peněžní prostředky	-206 614	-158 771
C.2.1.	Platby z fondů tvořených ze zisku	-206 614	-158 771
C.***	Čistý peněžní tok vztahující se k finanční činnosti	-206 614	-158 771
F.	Čisté zvýšení nebo snížení peněžních prostředků	20 401	-1 633 766
R.	Stav peněžních prostředků a peněžních ekvivalentů na konci účetního období	4 769 646	4 749 245



Bc. Jiří Svoboda, MBA
generální ředitel



Ing. Tomáš Čoček, Ph.D.
náměstek generálního ředitele
pro ekonomiku

Příloha v účetní závěrce

k 31. prosinci 2023



Obsah

1.	Obecné informace	146
1.1	Obecné informace	146
1.2	Předmět činnosti	146
1.3	Organizační struktura a orgány Správy železnic	146
2.	Účetní metody a obecné účetní zásady	150
3.	Přehled významných účetních metod a postupů	151
3.1	Dlouhodobý hmotný a nehmotný majetek	151
3.2	Zásoby	152
3.3	Pohledávky	152
3.4	Vlastní kapitál	152
3.5	Rezervy	152
3.6	Závazky	152
3.7	Dlouhodobé závazky	152
3.8	Transakce v cizích měnách	152
3.9	Daň z příjmů	152
3.10	Dotace	152
3.11	Výnosy	154
3.12	Použití odhadů	154
3.13	Změny v účetních metodách	154
3.14	Prodej majetku	154
3.15	Pronájem majetku	154
4.	Doplňující údaje k rozvaze a výkazu zisku a ztráty	156
4.1	Dlouhodobý nehmotný majetek	156
4.2	Dlouhodobý hmotný majetek	158
4.3	Zásoby	163
4.4	Krátkodobé pohledávky	163
4.5	Peněžní prostředky/Přehled o peněžních tocích	164
4.6	Náklady příštích období	164
4.7	Vlastní kapitál	164
4.8	Rezervy	165
4.9	Dlouhodobé závazky	165
4.10	Krátkodobé závazky	166
4.11	Výdaje příštích období	167
4.12	Tržby za prodej vlastních výrobků a služeb	167
4.13	Spotřeba materiálu a energie	168
4.14	Nákup služeb	168
4.15	Ostatní provozní výnosy	168
4.16	Jiné provozní náklady	170

4.17	Ostatní finanční výnosy	170
4.18	Ostatní finanční náklady	170
5.	Zaměstnanci, vedení organizace a statutární orgány	170
5.1	Osobní náklady a počet zaměstnanců	171
5.2	Poskytnuté půjčky, úvěry či ostatní plnění	172
6.	Podmíněné a další neuvedené závazky v účetnictví	172
6.1	Závazky nezahrnuté v rozvaze	172
6.2	Soudní spory	173
6.3	Majetkoprávní vztahy	173
6.4	Budoucí závazky z koridorové výstavby	174
7.	Další informace	175
7.1	Vznik organizace	175
7.2	Významné faktory ovlivňující činnost Správy železnic	175
7.3	Vztahy s významnými odběrateli ČD a ČD Cargo	175
7.4	Projekt úpravy majetkoprávních vztahů v železničních stanicích	176
8.	Události po datu účetní závěrky	177

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 dráhách, 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 dráhách, ve znění pozdějších předpisů (zákon o drahách), a další související zákony.

Sídlem Správy železnic je Praha 1 – Nové Město, Dílážděná 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 společnostmi 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 2023 je sestavena ke dni 31. 12. 2023.

Příloha je zpracována za účetní období počínající 1. 1. 2023 a končící dnem 31. 12. 2023 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, opravy a údržby, modernizace a rozvoje. Dále údržba a modernizace železničních stanic.

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 opravy a 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.

Jménem Správy železnic jedná a podepisuje v plném rozsahu generální ředitel samostatně. Jménem 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. 2023 byli ve vedení organizace:

Jméno	Funkce	Datum
Bc. Jiří Svoboda, MBA	Generální ředitel	od 23. 3. 2018
Ing. Tomáš Čoček, Ph.D.	Náměstek generálního ředitele pro ekonomiku	od 4. 4. 2023
Ing. Mojmír Nejezchleb	Náměstek generálního ředitele pro modernizaci dráhy	od 1. 7. 2013
Ing. Karel Švejda, MBA	Náměstek generálního ředitele pro provozuschopnost dráhy	od 16. 10. 2023
Mgr. Jaroslav Flegl, LL.M.	Náměstek generálního ředitele pro řízení provozu	od 1. 11. 2022

Ke dni 31. 12. 2023 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
Mgr. Zdeněk Zajíček	Člen	od 10. 5. 2023

Ke dni 31. 12. 2023 byli členy výboru pro audit:

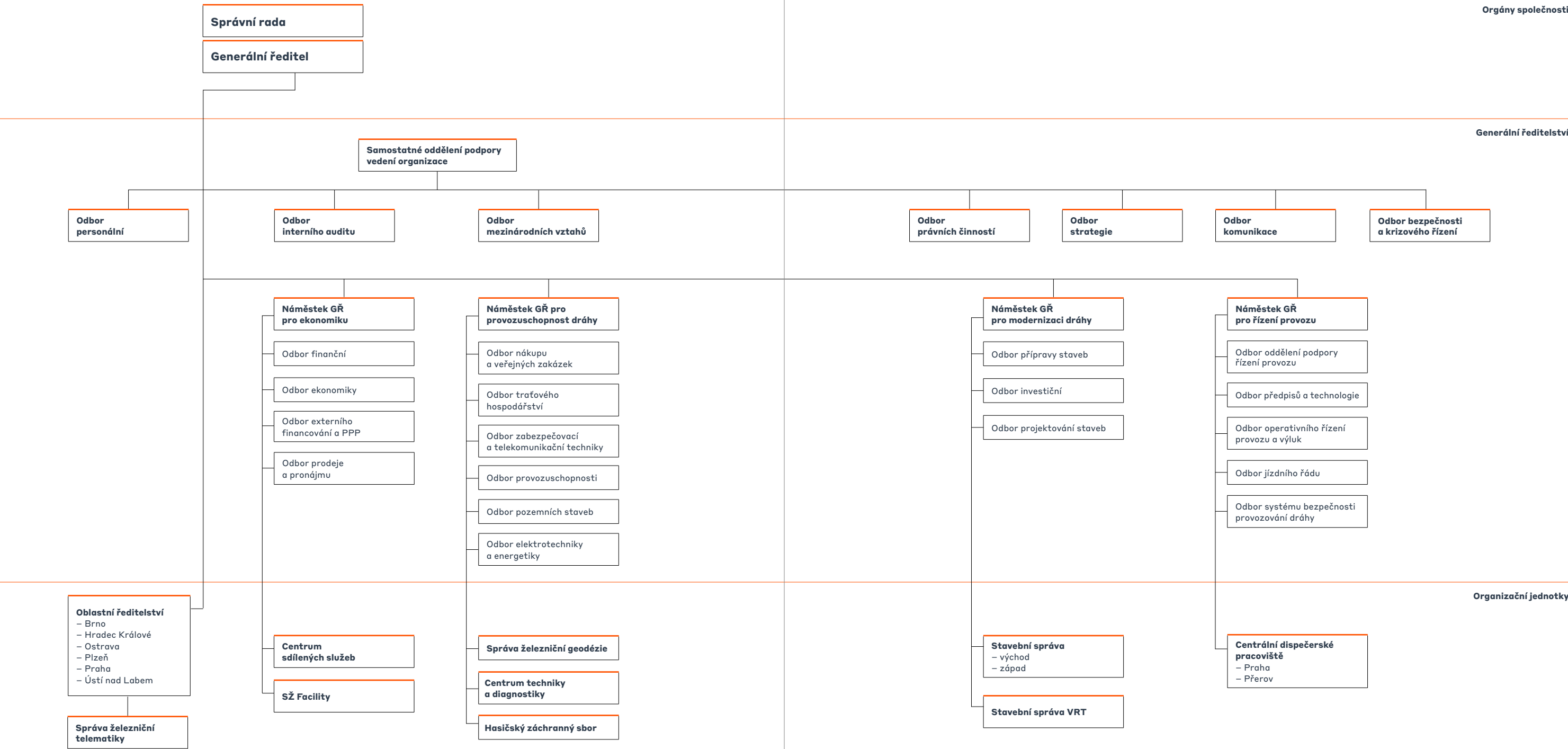
Jméno	Funkce	Datum
Ing. Eva Janoušková	Předseda	od 11. 1. 2019
Ing. Lenka Hamplová*)	Člen	od 1. 12. 2018
Mgr. Tomáš Klinecký	Člen	od 1. 9. 2022
Ing. Otakar Hora, CSc.	Člen	od 12. 11. 2022

*) změna příjmení člena výboru pro audit Ing. Lenky Hamplové dříve Hlubučkové

Ke dni 31. 12. 2023 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

Organizační struktura Správy železnic k 31. 12. 2023



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. 2023 bude předáván v termínu do 31. 7. 2024. 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 80 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 80 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 80 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 příslibená 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 sníženou 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 Správa 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, při opravách účetních chyb v evidenci pozemků narovnáním 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 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 2023 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 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 řídících 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 vykázány jako krátkodobé. Ostatní závazky jsou vykázány jako dlouhodobé.

3.7 Dlouhodobé závazky

Dlouhodobé závazky jsou účtovány ve jmenovité hodnotě.

Dlouhodobé závazky jsou vykázány 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 cestovného 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 cestovného používán kurz ČNB platný k datu zahájení pracovní 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 ukazovány 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 výkazaného ve výkazu zisku a ztráty, neboť nezahrnuje položky výnosů nebo nákladů, které jsou zdánlivé nebo uznatelné v jiných obdobích. Dále nezahrnuje položky, které nepodléhají dani, nebo položky, které nejsou daňově odpočitatelné.

Správa železnic do roku 2022 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 obdobích uplatněna vůči daňovým závazkům (splatné dani z příjmů právnických osob), které v dalších obdobích budou vznikat.

V účetním období roku 2022 vyhodnotila Správa železnic faktickou uplatnitelnost odložených daňových pohledávek za situace, kdy není dosahováno kladného základu daně z příjmů právnických osob, jako nepravděpodobnou a odložený daňový závazek již nekompenzovala o nové daňové pohledávky.

Počínaje účetním obdobím roku 2023 Správa železnic od účtování a vykazování odložené daně upustila (viz bod 3.13).

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 náleží prostředky 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 dodavatelům 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

Správa železnic do roku 2022 postupovala při účtování a vykazování odložené daně podle postupů účtování pro podnikatele, které vedou k povinnému vykazování odloženého daňového závazku.

Počínaje účetním obdobím roku 2023 Správa železnic od účtování a vykazování odložené daně upustila, jelikož není pravděpodobné, že Správa železnic bude vykazovat kladný základ daně z příjmů.

S ohledem na tuto skutečnost byl rozvahový zůstatek odložené daně k 31. 12. 2023 zúčtován ve prospěch vlastního kapitálu na řádku A.IV.2. – Jiný výsledek hospodaření minulých let. Současně byly upraveny hodnoty ve výkazech roku 2022, v rozvaze na řádcích C.I.8. – Odložený daňový závazek a A.IV.2. – Jiný výsledek hospodaření minulých let.

Jiné změny účetních metod v účetním období roku 2023 nenastaly.

3.14 Prodej majetku

V souvislosti se změnou zákona o drahách provedenou zákonem č. 367/2019 Sb. došlo s účinností od 15. 1. 2020 ke zrušení § 38a odst. 3 zákona o transformaci, který zněl: „Majetek uvedený v příloze k tomuto zákonu určený k úhradě závazků státní organizace České dráhy se považuje za majetek pro stát trvale nepotřebný a nakládání s ním nevyžaduje souhlas vlády. Při převodu tohoto majetku na jiné právnické či fyzické osoby postupuje Správa železniční dopravní cesty přiměřeně podle zvláštního zákona.“

Na základě této novely je od 15. 1. 2020 nakládání s majetkem uvedeným v příloze k zákonu o transformaci podřízeno stejnému právnímu režimu platnému pro nakládání s ostatním nemovitým majetkem v právu hospodařit Správy železnic. Správa železnic při dispozici s nemovitým majetkem ČR uvedeným v příloze k zákonu o transformaci, který má v právu hospodařit, postupuje dle § 20 odst. 4 tohoto zákona a v případech, kdy předpokládá nutnost souhlasu vlády ČR, zajišťuje tento souhlas, stejně jako u prodeje nemovitého majetku v právu hospodařit Správy železnic, neuvedeného v příloze k zákonu o transformaci.

3.15 Pronájem majetku

Správa železnic pronajímá majetek tvořící železniční dopravní cestu, dále pak majetek v železničních stanicích pro komerční a nekomerční účely (zahrádky, parkovací místa) včetně bytů. Oblast pronájmů je sledována za pronájmy nebytových prostor, pozemků a staveb (obsahující zejména komerční prostory) a za pronájmy bytů. Zatímco nebytová oblast vychází přímo z chování trhu a platných smluv, výše nájmu bytů a možnost jeho úpravy musí navíc respektovat určitá zákonná omezení.

Zvláštní důraz je kladem na jednotný postup v rámci všech oblastních ředitelství, což se úspěšně projevilo nejenom při uplatňování mimořádné vysoké inflace, ale i při aktualizaci smluvních nájemních podmínek a plošném dorovnávání nájemu u bytů na úroveň ceny v místě a čase obvyklé.



4. Doplnující údaje k rozvaze a výkazu zisku a ztráty

4.1 Dlouhodobý nehmotný majetek

4.1.1 Přehled pohybů dlouhodobého nehmotného majetku

	Jiný dl. nehmotný majetek	Nedokončený dl. nehmotný majetek	Zálohy	Software	Ostatní ocenitelná práva	Celkem
Pořizovací cena						
Zůstatek k 1. 1. 2023	4 686	81 983	125	1 433 417	1 890	1 522 101
Přírůstky	0	628 587	-26	4 509	0	633 070
Úbytky	0	0	0	-19 799	0	-19 799
Přeúčtování do podrozvahové evidence	0	-617 100	0	0	0	-617 100
Přeúčtování	-1 186	-547	0	547	0	-1 186
Zůstatek k 31. 12. 2023	3 500	92 923	99	1 418 674	1 890	1 517 086
Oprávký						
Zůstatek k 1. 1. 2023	-4 686	0	0	-1 282 094	-1 076	-1 287 856
Přírůstky oprávek	0	0	0	-98 297	-315	-98 612
Jiné přírůstky	0	0	0	0	0	0
Úbytky oprávek	0	0	0	19 799	0	19 799
Přeúčtování	1 186	0	0	0	0	1 186
Zůstatek k 31. 12. 2023	-3 500	0	0	-1 360 592	-1 391	-1 365 483
Zůstatková hodnota k 1. 1. 2023	0	81 983	125	151 323	814	234 245
Zůstatková hodnota k 31. 12. 2023 (rozvaha řádek B.I.)	0	92 923	99	58 082	499	151 603

Přírůstky nedokončeného dlouhodobého majetku představují především technologický rozvoj softwarových aplikací, nákup licencí a technické zhodnocení systému SAP z dotačních zdrojů, jež jsou následně přeúčtovány do podrozvahové evidence.

4.2 Dlouhodobý hmotný majetek

4.2.1 Přehled pohybů dlouhodobého hmotného 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. 2023	6 812 410	133 834 284	18 075 166	1 883 743	8 443 268	4 435 346	8 906	568 452	174 061 575
Přírůstky	8 827	1 037 355	65 915	65 834	0	32 376 694	1 194	1 470 063	35 025 882
Úbytky	-15 961	-1 560 921	-200 307	-27 570	-8 189 585	-43 704	-2	0	-10 038 050
Přeúčtování do podrozvahy	0	0	0	0	0	-33 012 774	0	0	-33 012 774
Přeúčtování	0	147 107	5 120	0	0	-152 422	1 381	0	1 186
Zůstatek k 31. 12. 2023	6 805 276	133 457 825	17 945 894	1 922 007	253 683	3 603 140	11 479	2 038 515	166 037 819
Oprávkvy									
Zůstatek k 1. 1. 2023	0	-99 444 573	-16 797 203	-1 103 712	-8 033 295	0	-2 477	0	-125 381 260
Přírůstky opravek	0	-3 125 375	-314 168	-159 115	-335 396	0	-835	0	-3 934 889
Jiné přírůstky	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Úbytky opravek	0	1 215 064	198 154	25 222	8 189 584	0	0	0	9 628 024
Přeúčtování	0	0	0	0	0	0	-1 186	0	-1 186
Zůstatek k 31. 12. 2023	0	-101 354 884	-16 913 217	-1 237 605	-179 107	0	-4 498	0	-119 689 311
Opravné položky									
Zůstatek k 1. 1. 2023	-10 029	-67 835	0	0	0	-808	0	0	-78 672
Změna stavu opr. položek	116	8 702	0	-51	0	808	0	0	9 575
Zůstatek k 31. 12. 2023	-9 913	-59 133	0	-51	0	0	0	0	-69 097
Zůstatková hodnota k 1. 1. 2023	6 802 381	34 321 876	1 277 963	780 031	409 973	4 434 538	6 429	568 452	48 601 643
Zůstatková hodnota k 31. 12. 2023 (rozvaha řádek B.II.)	6 795 363	32 043 808	1 032 677	684 351	74 576	3 603 140	6 981	2 038 515	46 279 411

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

Nejvýznamnější přírůstky dlouhodobého hmotného majetku zařazeného do užívání v roce 2023 představují zaevidování majetku ve výši 701 667 tis. Kč v souvislosti s Dohodou o majetkovém vypořádání uzavřenou s ŘSD s.p.

Nejvýznamnější úbytky hmotného majetku v roce 2023 představuje vyřazení odepsaného oceňovacího rozdílu k majetku nabytému od ČD při transformaci ve výši 8 189 585 tis. Kč a likvidace majetku z důvodu nové investiční výstavby v pořizovací ceně 1 690 569 tis. Kč a v zůstatkové ceně 337 415 tis. Kč.

K 31. 12. 2023 organizace eviduje nedokončený dlouhodobý hmotný majetek v pořizovací ceně 3 603 140 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. 2023. Z toho největší položky tvoří např. Rekonstrukce žst. Vsetín, Rekonstrukce trati Dětmarovice – Petrovice u Karviné – státní hranice, Rekonstrukce trati Lipník nad Bečvou – Drahotuše, Optimalizace traťového úseku Mstětice (mimo) – Praha-Vysočany (včetně), Optimalizace traťového úseku Praha-Hostivař – Praha hl. n., II. část – Praha-Hostivař – Praha hl. n.

4.2.2 Investiční dotace

	2023	2022
SFDI na výstavbu a modernizaci, nár. podíl, OPD, CEF, EIB, RRF	38 906 828	42 548 402
Investiční dotace ze SFDI celkem	38 906 828	42 548 402
Fondy EU	83 850	0
Příspěvky od měst, obcí, krajů a dalších subjektů	0	35 742
Celkem	38 990 678	42 584 144

Přírůstky nedokončeného majetku představují především pořizovací cenu železničních koridorů a staveb modernizace a rekonstrukce železniční dopravní cesty realizované v roce 2023, u nichž nedošlo do 31. 12. 2023 k zaúčtování dotace, ze které jsou financovány. Přeučtování do podrozvahy je provedeno v okamžiku zúčtování investiční dotace, která понижuje pořizovací cenu majetku. V roce 2023 byl na podrozvahové účty převeden dotovaný hmotný a nehmotný majetek v celkové hodnotě 33 629 874 tis. Kč (k 31. 12. 2022 ve výši 40 799 354 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 2024. Takto vzniklé zálohy uplatněné v roce 2023 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. 2023 činí 2 038 515 tis. Kč

(k 31. 12. 2022 činily 568 452 tis. Kč). Zálohy budou zúčtovány v průběhu roku 2024.

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 a OPD3), 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 2023 byly čerpány ze SFDI z národních zdrojů včetně zdrojů na krytí národních podílů evropských investičních akcí finanční prostředky v částce 3 422 796 tis. Kč, čerpání zdroje RRF dosáhlo objemu 4 447 432 tis. Kč. Dále byly v roce 2023 poskytnuty finanční prostředky z OPD2 a OPD3 ve výši 2 989 364 tis. Kč, z CEF ve výši 5 648 860 tis. Kč a dále poskytnutý úvěr z EIB ve výši 2 977 354 tis. Kč a 19 421 022 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. 2023 činí 396 501 797 tis. Kč (k 31. 12. 2022 činila pořizovací cena 363 286 084 tis. Kč).

Uvedený dlouhodobý majetek reprezentuje stěžejní objem dlouhodobých aktiv, která Správa železnic spravuje a využívá pro svou hlavní činnost (viz bod 4.2.4).

Celková hodnota drobného hmotného majetku neuvedeného v rozvaze k 31. 12. 2023 v systému FaMa+ činí 1 297 992 tis. Kč (k 31. 12. 2022 činila 1 226 002 tis. Kč). Jedná se o položky v hodnotě do 80 tis. Kč, které jsou evidovány v operativní evidenci. Tyto položky jsou v souladu s platnou legislativou zaúčtovány do nákladů v okamžiku předání do spotřeby.

Celková hodnota drobného hmotného majetku neuvedeného v rozvaze k 31. 12. 2023 v systému AuditPro činí 294 933 tis. Kč (k 31. 12. 2022 činila 451 239 tis. Kč). Jedná se o položky v hodnotě do 80 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 stavu a změn ve finančním objemu dlouhodobého majetku financovaného z dotací evidovaného na podrozvahových účtech

	Software	Ostatní nehmotný majetek	Nedokončený nehmotný majetek	Pozemky
Pořizovací cena				
Zůstatek k 1. 1. 2023	118 972	2 641	4 613	1 439 013
Přírůstky (Přeúčtování z rozvahy)	244 676	0	372 423	107 834
Přírůstky ostatní	0	0	0	0
Úbytky	−711	0	0	−2 063
Přeúčtování (včetně uvedení do užívání)	6 834	−2 641	−2 234	326 214
Zůstatek k 31. 12. 2023	369 771	0	374 802	1 870 998

Majetek evidovaný na podrozvaze není v souladu s ustanovením § 47 vyhlášky č. 500/2002 Sb., v platném znění, účetně odepisován, nicméně i tento dlouhodobý majetek se objektivně opotřebovává a zastarává a je tudíž potřebné sledovat jeho amortizaci. Správa železnic implementovala v účetním období roku 2023 finanční model, jehož pomocí stanovuje odhad ročních účetních odpisů a zůstatkové hodnoty (tj. amortizované hodnoty) tohoto dlouhodobého majetku evidovaného v podrozvaze. Z tohoto finančního modelu vyplývá, že odhad účetních odpisů za účetní období roku 2023 u tohoto dlouhodobého majetku činil 8 927 031 tis. Kč. Po zohlednění oprávek v celkové výši 92 257 333 tis. Kč by pak odhadovaná celková netto hodnota majetku pořízeného z dotací činila **304 244 464 tis. Kč**.

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 2023 představují stavby: Modernizace železničního uzlu Pardubice, Ústí nad Orlicí – Brandýs nad Orlicí – původní stopa, Optimalizace traťového úseku Mstětice (mimo) – Praha-Vysočany (včetně), rekonstrukce žst. Vsetín, Modernizace trati Praha-Bubny (včetně) – Praha-Výstaviště (včetně), Modernizace trati Kladno (včetně) – Kladno–Ostrovec.

Nejvýznamnější úbytek nedokončeného hmotného majetku v podrozvaze v roce 2023 představuje likvidace staveb z důvodu nové investiční výstavby.

4.2.5 Majetek daný do zástavy

Správa železnic neměla k 31. 12. 2023 žádný majetek zatížený zástavním právem.

4.2.6 Majetek ve finančním a operativním pronájmu

K 31. 12. 2023 Správa železnic eviduje dlouhodobý majetek pořízený na zpětný leasing v celkové pořizovací ceně 31 600 tis. Kč (k 31. 12. 2022 činila pořizovací cena 290 187 tis. Kč). Pokles hodnoty majetku pořízeného na zpětný leasing v roce 2023 byl způsoben ukončením 23 leasingových smluv uzavřených se společnostmi ING Lease, s.r.o. a Financial Found a.s. v celkové hodnotě 258 587 tis. Kč (k 31. 12. 2022 bylo ukončeno 11 leasingových smluv 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 2023 Správa železnic bezúplatně pořídila dlouhodobý hmotný majetek v reprodukční pořizovací ceně 65 961 tis. Kč (v roce 2022 ve výši 5 410 tis. Kč), formou delimitací ve výši 210 606 tis. Kč (v roce 2022 ve výši 3 708 tis. Kč). Celkem za rok 2023 Správa železnic bezúplatně nabyla majetek ve výši 276 567 tis. Kč (v roce 2022 ve výši 9 118 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. 2023	Zůstatek k 31. 12. 2022
Materiál na skladě	804 439	826 520
Materiál na cestě	869	84
Zboží na skladě	1	1
Zálohy poskytnuté na zásoby	0	201
Opravná položka k zásobám	−10 220	−10 834
Celkem (rozvaha řádek C.I.)	795 089	815 972

Zásoby materiálu tvoří pohotovostní zásoby náhradních dílů na výhybky pro tratě TEN-T a další materiál železničního svršku a pojistné zásoby ostatních druhů výhybek pro zajištění plynulé provozuschopnosti dráhy a odstraňování pomalých jízd. Díky efektivnímu hospodaření s materiálem se podařilo i navzdory zvyšování cen materiálu snížit celkový stav zásob oproti roku 2022. Opravné položky v celkové výši 10 220 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.

4.4 Krátkodobé pohledávky

Celková výše krátkodobých pohledávek k 31. 12. 2023 činí v brutto hodnotě 2 659 573 tis. Kč (k 31. 12. 2022 činila 3 161 043 tis. Kč). Ke krátkodobým pohledávkám byly vytvořeny opravné položky v celkové výši 283 682 tis. Kč (v roce 2022 ve výši 328 868 tis. Kč).

4.4.1 Pohledávky z obchodních vztahů

	Zůstatek k 31. 12. 2023	Zůstatek k 31. 12. 2022
Krátkodobé pohledávky do splatnosti	1 154 131	1 269 177
Krátkodobé pohledávky po splatnosti	380 278	503 740
Celkem (rozvaha řádek C.II.2.1.)	1 534 409	1 772 917
Opravná položka k pohledávkám	−267 968	−314 104
Celkem (rozvaha řádek C.II.2.1.)	1 266 441	1 458 813

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

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. 2023 činí 134 474 tis. Kč (k 31. 12. 2022 činily 105 442 tis. Kč). K meziročnímu nárůstu došlo zejména u poskytnutých záloh na nákup trakční elektrické energie, kterou Správa železnic od

Celková výše pohledávek, které jsou k rozvahovému dni po splatnosti více než 5 let, k 31. 12. 2023 činí 263 344 tis. Kč (k 31. 12. 2022 činila 314 387 tis. Kč), k těmto pohledávkám jsou vytvořeny opravné položky ve výši 100 %. Jedná se

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 energie a služby související s prostory využívanými Správou železnic i pronajatými.

4.4.3 Dohadné účty aktivní

Dohadné účty aktivní k 31. 12. 2023 činí 453 928 tis. Kč (k 31. 12. 2022 činily 961 588 tis. Kč).

Výši zůstatku dohadných účtů aktivních ovlivnilo zejména zaúčtování dohadu za doplňkovou službu dodávek trakční elektrické energie dopravcům ve výši 294 114 tis. Kč (v roce 2022 ve výši 406 400 tis. Kč), kterou Správa železnic

4.5 Peněžní prostředky / Přehled o peněžních tocích

	Zůstatek k 31. 12. 2023	Zůstatek k 31. 12. 2022
Peněžní prostředky v pokladně	2 847	2 727
Peněžní prostředky na účtech	4 766 799	4 746 518
Celkem (rozvaha řádek C.IV.)	4 769 646	4 749 245

Celková hodnota peněžních prostředků k 31. 12. 2023 činila 4 769 646 tis. Kč

(k 31. 12. 2022 činila 4 749 245 tis. Kč). Z toho nejvýznamnější položkou je zůstatek bankovních účtů ve výši 4 766 799 tis. Kč (k 31. 12. 2022 ve výši 4 746 518 tis. Kč).

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.

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

4.6 Náklady příštích období

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

od 1. 1. 2019 poskytuje všem dopravcům, kteří využívají závislou trakci.

Další část se týká právních nároků na očekávaná pojistná plnění od pojišťoven ve výši 8 215 tis. Kč (v roce 2022 ve výši 6 459 tis. Kč) a uplatňovaných škod a poškození za viníky ve výši 78 103 tis. Kč (v roce 2022 ve výši 75 853 tis. Kč). Dále jsou dohadné položky aktivní zaúčtovány na předpokládanou spotřebu tepelné energie vyráběné vlastními silami, která bude po zjištění skutečné spotřeby roku 2023 fakturována nájemcům.

4.7 Vlastní kapitál

Hodnota základního kapitálu byla v roce 2023 v souladu s Českým účetním standardem č. 22 navýšena o 296 tis. Kč s ohledem na opravy zápisů na KN u rozdělených pozemků předaných od ČD dle zákona o transformaci (v roce 2022 navýšena v důsledku oprav zápisů na KN u rozdělených pozemků o 286 tis. Kč).

Základní kapitál v roce 2023 ovlivnila zejména delimitace majetku, kdy zůstatková cena bezúplatně převzatého majetku činila 209 340 tis. Kč (v roce 2022 činila 1 718 tis. Kč).

V roce 2023 nebyl na základě provedených fyzických inventur zařazen do ostatních kapitálových fondů žádný majetek (v roce 2022 činila hodnota zařazeného majetku 108 tis. Kč).

V roce 2023 došlo k vrácení zůstatku nevyčerpaných prostředků FKSP ve výši 150 427 tis. Kč do ostatních kapitálových fondů s tím, že budou tyto prostředky použity pro tvorbu FKSP v budoucích letech.

U jiného výsledku hospodaření minulých let došlo k nárůstu vlivem přeúčtování zůstatku odloženého daňového závazku na základě změny metody účtování odložené daně ve výši 2 611 331 tis. Kč.

Organizace plánuje převést účetní ztrátu vytvořenou v běžném období 2023 do položky Neuhrazená ztráta minulých let.

4.8 Rezervy

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

	Zůstatek k 31. 12. 2022	Tvorba	Čerpání / Rozpouštění	Zůstatek k 31. 12. 2023
Rezerva na soudní spory s ČEZ Prodej, a.s.	3 209 245	0	3 209 245	0
Rezerva na soudní spor Grandi Stazioni Česká republika s.r.o.	0	283 063	0	283 063
Rezerva na ostatní soudní spory	19 288	22 279	0	41 567
Rezerva na odškodnění pracovních úrazů a nemocí z povolání	14 751	10 350	14 751	10 350
Rezerva na příplatky k důchodům	3 184	2 082	3 184	2 082
Rezerva na nevyplacené mzdové osobní a ostatní náklady	89 000	91 000	89 000	91 000
Celkem (rozvaha řádek B.)	3 335 468	408 774	3 316 180	428 062

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.

V návaznosti na pravomocné rozsudky Vrchního soudu v Praze ze dne 25. 10. 2023, č.j. 3 Cmo 1/2023-1806 ve věci sporu Trakce 2010 a rozsudku ze dne 21. 2. 2023, č.j. 4 Cmo 97/2022-1276 ve věci sporu Trakce 2011, jimiž bylo Správě železnic uloženo zaplatit společnosti ČEZ Prodej, a.s. jistiny v celkové výši 1 427 615 tis. Kč, náklady řízení v celkové výši 27 624 tis. Kč a úroky z prodlení v celkové výši 1 270 013 tis. Kč, tj. celkem uložena povinnost uhradit ČEZ Prodej, a.s. 2 725 252 tis. Kč, byly k 31. 12. 2023 rezervy

4.9 Dlouhodobé závazky

4.9.1 Závazky z obchodních vztahů

	Zůstatek k 31. 12. 2023	Zůstatek k 31. 12. 2022
Pozastávky	1 736	7 579
Vádia, kauce, jistoty	2 986	2 985
Peněžní kauce přijaté od odběratelů	67 061	62 595
Celkem (rozvaha řádek C.I.4.)	71 783	73 159

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

	Zůstatek k 31. 12. 2023	Zůstatek k 31. 12. 2022
Dlouhodobý hmotný a nehmotný majetek	−4 067 906	−3 892 404
Opravné položky k majetku	12 418	13 042
Opravné položky k zásobám	2 146	2 058
Pohledávky z obchodních vztahů	20 486	27 244
Rezervy	89 893	633 739
Daňové ztráty	2 140 022	1 595 413
Neproučtovaná odložená daňová pohledávka	−808 390	−990 423
Změna účetní metody	2 611 331	2 611 331
Celkem pohledávka +, závazek – (rozvaha řádek C.II.8.)	0	0

Počínaje účetním obdobím roku 2023 Správa železnic od účtování a vykazování odložené daně upustila, neboť v současných podmínkách hospodaření Správy železnic není pravděpodobné, že Správa železnic bude vykazovat kladný základ daně z příjmů. Za účelem dosažení věrného a poctivého obrazu účetnictví byl proto zůstatek účtu Odložený daňový dluh a pohledávka ve výši 2 611 331 tis. Kč ke konci účetního období roku 2023 zúčtován ve prospěch vlastního kapitálu na účet Jiný výsledek hospodaření minulých let (viz body 3.9 a 3.13). Odložená daň tak již netvoří součást cizích zdrojů Správy železnic.

Tento přístup k účtování a vykazování odložené daně, kdy o odložené dani není účtováno, bude ve Správě železnic aplikován po celou dobu, kdy hospodaření organizace nepovede ke tvorbě kladného výsledku hospodaření a současně kladného základu daně z příjmů právnických osob. Pokud by v budoucnu došlo k systémovým změnám podmínek pro dosahování kladného základu daně z příjmů právnických osob, přistoupí Správa železnic k opětovnému účtování o odložené dani v souladu s účetními postupy pro podnikatele.

Výše uvedená tabulka pouze prezentuje kalkulaci odložené daně (odloženého daňového závazku a odložené daňové

4.10.2 Závazky z obchodních vztahů

	Zůstatek k 31. 12. 2023	Zůstatek k 31. 12. 2022
Závazky do splatnosti	2 933 953	3 728 478
Závazky po splatnosti	221 361	360 136
Celkem (rozvaha řádek C.II.4.)	3 155 314	4 088 614

Podstatná část závazků ve lhůtě splatnosti se týká investiční výstavby provedené zhotoviteli EUROVIA CS, a.s., OHLA ŽS, a.s., Skanska a.s. a Subterra a.s. Závazky po splatnosti představují zejména faktury za investiční výstavbu obdržené před koncem roku 2023, u kterých se čekalo na zdroje ze SFDI a byly proplaceny začátkem roku 2024.

pohledávky) tak, jak by při jejím stanovení postupovaly standardní podnikatelské subjekty podnikající na ziskové bázi. Klíčovou položkou pro stanovení potencionální odložené daňové pohledávky jsou daňové ztráty Správy železnic ve výši 10 190 579 tis. Kč vzniklé za zdaňovací období 2019–2023 (údaje za rok 2023 vychází z předběžného propočtu základu daně z příjmu). Pro kalkulaci potenciální odložené daně byla použita daňová sazba 21 %.

4.10 Krátkodobé závazky

4.10.1 Krátkodobé přijaté zálohy

Krátkodobé přijaté zálohy k 31. 12. 2023 činí 445 850 tis. Kč (k 31. 12. 2022 činily 427 808 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 nebytových prostor i bytů, na poskytnutí věcných břemen, kdy Správa železnic je osoba povinná.

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

4.10.3 Stát – daňové závazky a dotace

	Zůstatek k 31. 12. 2023	Zůstatek k 31. 12. 2022
Nevyčerpané investiční dotace ze SFDI	2 444 146	708 086
Nevyčerpané příspěvky měst, obcí, krajů a dalších subjektů na investice	23 598	31 731
Nevyčerpaná neinvestiční dotace CEF	5 580	8 432
Daň z příjmů sražená zaměstnancům	99 945	84 573
Ostatní daně	301	279
Celkem (rozvaha řádek C.II.8.5.)	2 573 570	833 101

Zůstatek nevyúčtovaných přijatých investičních dotací k 31. 12. 2023 je představován závazkem z vyčerpaných dotací ze SFDI ve výši 2 444 146 tis. Kč (z toho nevyčerpaná investiční dotace RRF činí 202 089 tis. Kč). Mezi hlavní důvody nevyúčtování limitu investičních dotací roku 2023 do plné výše limitu patří zejména zálohové platby ex-ante, které budou proplaceny zhotovitelům a vyúčtovány až v roce 2024.

Daňové nedoplatky u místně příslušných finančních orgánů Správa železnic neeviduje.

4.10.4 Dohadné účty pasivní

Dohadné účty pasivní k 31. 12. 2023 činí 388 061 tis. Kč (k 31. 12. 2022 činily 780 508 tis. Kč) a představují zejména dohady na vrácení poplatků za použití železniční dopravní cesty ve výši 116 000 tis. Kč (v roce 2022 ve výši 116 000 tis. Kč), dále nevyfakturované dodávky elektrické

	2023	2022
Tržby za použití železniční dopravní cesty skupina ČD – nákladní doprava	679 083	835 269
Tržby za použití železniční dopravní cesty skupina ČD – osobní doprava*)	1 740 997	1 740 067
Tržby za použití železniční dopravní cesty mimo skupinu ČD – nákladní doprava	672 234	670 202
Tržby za použití železniční dopravní cesty mimo skupinu ČD – osobní doprava*)	338 473	313 371
Tržby za přidělenou kapacitu železniční dopravní cesty	129 276	137 413
Tržby za pronájmy	664 875	558 647
tržby z pronájmu nebytových prostor, pozemků a staveb	559 050	467 475
Z toho: tržby z pronájmu bytů bez souvisejících služeb	105 825	91 172
Tržby z distribuce a prodeje elektrické energie**)	4 723 540	5 193 797
Tržby od cizích dopravců za poskytnuté služby (mimořádné zásilky apod.)	3 862	3 610
Tržby za ostatní externí služby	735 681	603 957
Celkem (výkaz zisku a ztráty řádek I.)	9 688 021	10 056 333

*) 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 v souhrnu k mírnému poklesu jak u dopravců v osobní, tak nákladní dopravě.

energie, tepla, vody a plynu ve výši 60 687 tis. Kč (v roce 2022 ve výši 44 139 tis. Kč) a dohad na úhradu nákladů za náhradní autobusovou dopravu dopravcům dle Prohlášení o dráze ve výši 96 805 tis. Kč (v roce 2022 ve výši 43 500 tis. Kč).

4.11 Výdaje příštích období

Výdaje příštích období k 31. 12. 2023 činí 147 170 tis. Kč (k 31. 12. 2022 činily 174 444 tis. Kč), z nichž největší položkou jsou výdaje spojené s přijatými daňovými doklady souvisejícími zejména s investiční činností ve výši 126 447 tis. Kč (k 31. 12. 2022 činily 74 979 tis. Kč), jejichž schválení proběhlo po datu účetní závěrky.

4.12 Tržby za prodej vlastních výrobků a služeb

Tržby z pronájmu celkem v roce 2023 činily 664 875 tis. Kč, evidováno celkem 9 822 nájemních smluv (v roce 2022 činily 558 647 tis. Kč, evidováno celkem 9 778 nájemních smluv). V porovnání s předchozím obdobím 2022 došlo k nárůstu tržeb o 19 %, a to zejména díky důslednému uplatňování inflace.

K 31. 12. 2023 bylo evidováno 7 311 nájemních smluv na pronájem nebytových prostor, pozemků a staveb, přičemž tržby z nich dosáhly celkem 559 050 tis. Kč (v roce 2022 činily 467 475 tis. Kč, evidováno 7 389 nájemních smluv). V porovnání s předchozím obdobím 2022 došlo k výraznému nárůstu tržeb o 19,6 %.

Mezi nejvýznamnější komerční partnery patří např. Lagardere Travel Retail, a.s., DELIKOMAT s.r.o., BILLA, spol. s r.o., JPServis, a.s., NEOLUXOR, s.r.o., Teta drogerie a lékárny ČR s.r.o.

") Tržby z distribuce a prodeje elektrické energie	Měrná jednotka	2023	2022
Trakční elektrická energie	tis. Kč	4 208 937	4 718 697
	MWh	1 283 536	1 287 295
Netrakční elektrická energie	tis. Kč	514 603	475 100
	MWh	88 498	88 567
Tržby z distribuce a prodeje elektrické energie celkem (tab. 4.12)	tis. Kč	4 723 540	5 193 797

Správa železnic je od 1. 1. 2019 v souladu se zákonem o dráhách poskytovatelem doplňkové služby dodávek trakční silové elektrické energie pro potřeby všem dopravcům, kteří využívají závislou trakci.

4.13 Spotřeba materiálu a energie

	2023	2022
Náklady na spotřebu materiálu	1 774 229	1 713 994
Z toho - OUA	745 820	613 763
Náklady na spotřebu energie	692 828	824 315
Náklady na spotřebu vody	18 005	15 149
Náklady na spotřebu tepla	75 144	71 607
Náklady na spotřebu plynu	108 458	129 970
Náklady na nákup elektrické energie	4 419 156	5 034 112
Náklady na spotřebu pohonných hmot	128 910	147 180
Ostatní	21 173	17 256
Celkem (výkaz zisku a ztráty řádek A.2.)	7 237 903	7 953 583

Vlivem stabilizace cen vstupů po odeznívající energetické krizi a aplikace úsporných opatření v hospodaření Správy železnic došlo v roce 2023 k mírnému snížení nákladů týkající se spotřeby a nákupu elektrické energie.

Výjimkou je navýšení nákladů na spotřebu materiálu, které bylo zapříčiněno nárůstem materiálu na opravné a údržbové akce (OUA).

K 31. 12. 2023 bylo evidováno 2 511 nájemních smluv na byty, přičemž tržby z nich dosáhly celkem 105 825 tis. Kč (v roce 2022 činily 91 172 tis. Kč, evidováno 2 389 nájemních smluv). V porovnání s předchozím obdobím 2022 došlo k nárůstu tržeb o 16,1 %.

4.14 Nákup služeb

	2023	2022
Náklady na opravy a udržování stavebního charakteru bez OUA	122 750	125 374
Náklady na opravy bytů	105 307	78 862
Náklady na služby od statutárního auditora	1 342	1 138
Z toho:	náklady za povinný audit účetní závěrky pro daný rok	1 138
	náklady za jiné neauditorské služby	0
OUA	8 666 153	6 033 431
Z toho:	opravy a udržování stavebního charakteru	4 863 048
	ostatní	1 170 383
Ostatní	2 690 152	2 539 321
Z toho:	opravy a udržování	897 571
	služby (nájemné, provoz, servis a úpravy SW, úklid veřejných prostor, ostraha, ekologie apod.)	1 641 750
Celkem (výkaz zisku a ztráty řádek A.3.)	11 585 704	8 778 126

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 Ostatní provozní výnosy

4.15.1 Tržby z prodeje

	2023	2022
Tržby z prodeje dlouhodobého majetku	118 308	219 602
Z toho:	nemovitého majetku	211 307
	movitého majetku	8 295
Tržby z prodeje materiálu	234 530	308 632
Z toho:	materiál	6 752
	kovový odpad	301 880
Celkem (výkaz zisku a ztráty řádek III.1. a III.2.)	352 838	528 234

V roce 2023 byl uskutečněn jeden prodej nemovitého majetku za cenu nad 20 000 tis. Kč bez DPH, a to konkrétně pozemku parcelní číslo 2845/108, jehož součástí je stavba č. p. 3256 se

způsobem využití víceúčelová stavba, a pozemku parcelní číslo 2845/11, vše v kú. Záběhlíce, a to za kupní cenu 20 088 tis. Kč, kupujícímu Hlavní město Praha.

4.15.2 Jiné provozní výnosy

	2023	2022
Dotace SFDI na opravy a údržbu celostátních a regionálních drah	20 000 000	15 251 060
Neinvestiční dotace ze SFDI – provozně účelová	44 403	32 411
Neinvestiční dotace ze SR	390	335
Dotace ze SFDI na provozování dráhy	4 990 000	3 100 000
Ostatní dotace	20 195	20 316
Výnos z výzisku materiálu	277 057	364 983
Přijaté smluvní pokuty a úroky z prodlení	58 611	51 165
Nároky na náhrady od pojišťoven a za manka a škody	127 878	100 075
Ostatní	33 170	45 396
Celkem (výkaz zisku a ztráty řádek III.3.)	25 551 704	18 965 741

Růst výnosů je způsoben zejména navýšením objemu obdr-
žených dotací ze SFDI na opravy a údržbu celostátních
a regionálních drah a na provozování dráhy. Tyto zdroje byly
v provozní oblasti využity k financování nákladů na opravy
a údržbu (viz prezentovaný nárůst nákladů na opravy a udržo-
vání, bod 4.14).

4.16 Jiné provozní náklady

	2023	2022
Pokuty a penále, úroky z prodlení	1 273 046	188 533
Odpisy pohledávek	6 226	4 579
Odpis zmařených investic	808	3 462
Vyplacené renty	3 020	3 233
Náklady spojené s nezaměstnáváním osob se sníženou pracovní schopností	26 280	37 142
Pojistné majetku a odpovědnosti	117 686	112 218
Členské příspěvky	14 334	20 710
Manka a škody	5 578	3 509
Náhrada škody zaviněná Správou železnic cizímu subjektu	1 466 622	26 022
Náklady z náhradní autobusové dopravy za přerušenou osobní dopravu a kompenzace cestujícím	345 401	290 802
Ostatní	47 504	49 621
Celkem (výkaz zisku a ztráty řádek F.5.)	3 306 505	739 831

Výši jiných provozních nákladů v roce 2023 klíčově ovliv-
nily soudem uložené finanční povinnosti (splatné závazky
z náhrady škod, úroků z prodlení a nákladů řízení) Správy
železnic z pravomocně ukončených soudních sporů s ČEZ
Prodej, a.s. (Trakce 2010 a Trakce 2011). Tyto náklady však
z hlediska výsledku hospodaření byly kryty čerpáním dříve
vytvořených rezerv (viz bod 4.8).

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. Zaměstnanci, 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 2022 a 2023:

2022	Průměrný počet zaměstnanců	Mzdové náklady	Soc. zabezpečení a zdrav. pojištění	Ostatní náklady	Osobní náklady celkem
Zaměstnanci	17 120	9 816 922	3 300 516	548 367	13 665 805
Vedení *)	5	32 812	5 288	74	38 174
Správní rada a její výbory	--	2 588	875	--	3 463
Celkem (výkaz zisku a ztráty řádek D.)	17 125	9 852 322	3 306 679	548 441	13 707 442

*) 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.

2023	Průměrný počet zaměstnanců	Mzdové náklady	Soc. zabezpečení a zdrav. pojištění	Ostatní náklady	Osobní náklady celkem
Zaměstnanci	17 016	10 324 955	3 462 811	571 265	14 359 031
Vedení *)	5	34 946	6 168	62	41 176
Správní rada a její výbory	--	2 756	932	--	3 688
Celkem (výkaz zisku a ztráty řádek D.)	17 021	10 362 657	3 469 911	571 327	14 403 895

*) Mzdové náklady roku 2023 (včetně nákladů bývalých zaměstnanců
vedení) čerpané v roce 2023 z rezervy vytvořené v roce 2022 na mzdové
náklady tohoto roku činily 17 309 tis. Kč.

K 1. 1. 2023 zaměstnávala Správa železnic 17 124 zaměst-
nanců pracujících celkem v 17 organizačních složkách – v 16
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 2023 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. 4. 2023 došlo k trans-
formaci úseku ekonomiky a řízení provozu na Generálním
ředitelství. Dále byla dokončena restrukturalizace organizač-
ních jednotek Správy železničních informačních technologií
(SŽT) a Centra telematiky a diagnostiky (CTD) převodem
železniční telematiky z CTD do SŽT a přejmenováním těchto
organizačních jednotek na Centrum techniky a diagnostiky
(CTD) a Správu železniční telematiky (SŽT). K 1. 7. 2023
došlo ke změně obvodu Oblastního ředitelství Plzeň a Ústí
nad Labem. V nově zrekonstruované výškové budově žst.
Pardubice byl ke dni 1. 9. 2023 zahájen provoz Vzdělávacího
střediska Správy železnic. K 1. 10. 2023 vznikla v úseku
ekonomickém nová organizační jednotka SŽ Facility, v níž
byly centralizovány zejména činnosti v oblasti nemovitostních
projektů, správy určených administrativních budov v regionu
Praha, požární ochrany, ochraňování pohotovostních zásob

Správy státních hmotných rezerv a autoprovozu. Proces této
centralizace byl dokončen k 1. 1. 2024 převodem i činností
metodického řízení správy budov a souvisejících inženýrských
sítí, využívání, pozbývání a nabývání majetku organizace.

Na základě úkolu správní rady došlo ke snížení evidenčního
počtu zaměstnanců Správy železnic v řídicích a průřezových
činnostech k 31. 12. 2023 o 136 zaměstnanců, tj. o 5,31 %
ve srovnání se stavem k 31. 12. 2022. Naopak k personálnímu
posílení došlo v oblasti ETCS, IT, kybernetické bezpečnosti
a přípravy vysokorychlostních tratí.

Nadále pokračoval proces racionalizace a optimalizace
související s předáváním investičních staveb do provozu,
v jehož důsledku se snížil celkový počet zaměstnanců řízení
provozu o 128 (tj. o 1,8 %), v návaznosti na hledání možných
úspor a zefektivnění organizace práce ve všech organizačních
složkách.

V průběhu roku 2023 bylo vyplaceno odstupné 375 zaměst-
nancům.

K 31. 12. 2023 bylo v organizaci zaměstnáno 16 893 zaměst-
nanců (k 31. 12. 2022 bylo zaměstnáno 17 108), což je
o 215 zaměstnanců méně oproti stavu k 31. 12. 2022.

5.2 Poskytnuté půjčky, úvěry či ostatní plnění

Členové vedení organizace neobdrželi v letech 2022 a 2023 žádné půjčky a úvěry, či jiné odměny a plnění nad rámec základních odměn a plnění sjednaných v manažerské smlouvě schválených správní radou.

V roce 2023 byly členům správní rady a členům jejích výborů vyplaceny odměny v celkové výši 2 756 tis. Kč (v roce 2022 ve výši 2 588 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 prokazaného 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 není 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.

V případě modernizace železniční dopravní cesty je ochrana životního prostředí nedílnou součástí projektové dokumentace a náklady na životní prostředí jsou součástí pořizovací ceny nové investiční výstavby. Jedná se např. o realizaci protihlukových opatření nejčastěji v podobě protihlukových stěn s cílem snížení hlukové zátěže obyvatel žijících v okolí železniční trati. Mezi další realizovaná protihluková opatření patří osazování oken se zvýšenou neprůzvučností v kombinaci s nuceným větráním, instalace kolejnicových absorbérů (bokovnic), nebo broušení temene kolejnic, v případě potřeby jsou rovněž realizována opatření ke snížení vibrací.

Za rok 2023 se celkové neinvestiční náklady na oblast životního prostředí pohybovaly ve výši cca 950 165 tis. Kč (v roce 2022 ve výši cca 841 371 tis. Kč). Investiční náklady za oblast protihlukové ochrany při modernizaci tratí byly vyčísleny na 71 650 tis. Kč (v roce 2022 ve výši 71 876 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 (například snížením energetické náročnosti budov, přechodem na efektivnější způsob vytápění, fotovoltaika, výstavba vodovodních a kanalizačních přípojek, osazení lapolu, instalace sběrných nádob na odpady atd.), byly v roce 2023 vyčísleny na 171 205 tis. Kč (v roce 2022 ve výši 48 931 tis. Kč).

6.2 Soudní spory

6.2.1 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 pronajatém 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. 2023 stanovena celkem na 106 670 tis. Kč) a žalobcem nárokováná smluvní pokuta (jejichž výše k 31. 12. 2023 dosahuje 2 408 495 tis. Kč). Na základě závěrů posledního jednání soud nařídil usnesením ze dne 21. 7. 2022 vypracování dalšího znaleckého posudku znaleckou kanceláří

Grant Thorton Appraisal services a.s. (Grant Thorton), který byl předán soudu až dne 24. 11. 2023 a který obsahuje některé skutečnosti v neprospěch Správy železnic. Dle Správy železnic však tento znalecký posudek vykazuje obsahové nedostatky a nesprávnosti. Z toho důvodu na zjištěné nedostatky Správa železnic již reagovala vznesením písemných připomínek s podněty k doplnění posudku, zaslaných soudu dne 22. 12. 2023. Další soudní jednání ve věci je nařízeno na den 26. 3. 2024.

Na základě zhodnocení současného vývoje daného soudního sporu, zejména s přihlédnutím ke stávajícímu obsahu předloženého znaleckého posudku Grant Thorton, je Správa železnic toho názoru, že došlo k zvýšení rizika úspěchu společnosti GS v předmětném soudním řízení. Z tohoto důvodu přistoupila Správa železnic k 31. 12. 2023 k tvorbě nové rezervy na tento soudní spor ve výši 283 063 tis. Kč, která představuje aktuální výši žalobou uplatněné jistiny (ve výši 176 393 tis. Kč) a úroků z prodlení (ve výši 106 670 tis. Kč) k 31. 12. 2023.

6.2.2 AFI Karlin s.r.o.

Dne 23. 10. 2017 podala AFI Karlin s.r.o. (AFI) žalobu proti Správě železnic na náhradu škody ve výši 22 860 tis. Kč s příslušenstvím. Žalobou uplatněná škoda má představovat zvýšené náklady AFI na výstavbu projektu kancelářské budovy, způsobené tvrzeným provedením výstavby dráhy v rozporu se schválenou projektovou dokumentací a nezajištěním stability drážního tělesa ze strany Správy železnic.

Reciproční žalobu na náhradu škody ve výši 26 144 tis. Kč s příslušenstvím podala Správa železnic dne 27. 4. 2018 proti AFI. Žalobou uplatněná škoda má představovat náklady na sanaci poruchy geometrické polohy koleje a zdí jisticích svah nad kolejištěm, způsobené v důsledku stavebních výkopových prací při výstavbě kancelářské budovy. Řízení vedené Obvodním soudem pro Prahu 7 je od 13. 12. 2019 přerušeno do skončení soudního řízení o 22 860 tis. Kč.

Dne 29. 3. 2023 Obvodní soud pro Prahu 1 vydal rozsudek čj. 20 C 180/2017-344, kterým Správě železnic uložil povinnost uhradit AFI částku 12 700 tis. Kč s příslušenstvím. Správa železnic proti rozsudku podala dne 20. 6. 2023 odvolání. Další soudní jednání Městským soudem v Praze k projednání odvolání bylo stanoveno na 28. 3. 2024.

Na základě současného stavu daného soudního sporu a mimo-soudních jednání byla vytvořena rezerva ve výši 19 857 tis. Kč, která představuje částku nepravomocným rozsudkem přisouzené jistiny (ve výši 12 700 tis. Kč) s příslušenstvím.

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.

Stav k 31. 12. 2023	Dosud provedená výstavba	Zbývající odhadované náklady	Celkové odhadované náklady
I. koridor	40 759 568	0	40 759 568
II. koridor	39 016 291	0	39 016 291
III. koridor	55 590 825	12 389 892	67 980 717
IV. koridor	35 432 232	653 684	36 085 916
Celkem	170 798 916	13 043 576	183 842 492

Realizaci III. koridoru v trase státní hranice Mosty u Jablunkova – Dětmarovice – 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.

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 nesplatné pohledávky a závazky z obchodně přepravních vztahů a pohledávky a závazky z pracovněprávních 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.

7.3 Vztahy s významnými odběrateli ČD a ČD Cargo

Významné výnosy Správy železnic realizované ve vztahu ke společnosti ČD:

	2023	2022
Tržby za použití železniční dopravní cesty – osobní doprava*)	1 740 994	1 740 057
Tržby za použití železniční dopravní cesty – nákladní doprava	2 258	2 531
Tržby za přidělenou kapacitu železniční dopravní cesty	60 636	60 628
Tržby z distribuce a prodeje elektrické energie	2 438 161	2 907 762
Výkony Hasičského záchranného sboru za poskytování HZS	398	623
Výkony za provoz telekomunikačních sítí	45 677	53 010
Celkem	4 288 124	4 764 611

*) součástí jsou i tržby za použití přístupových komunikací

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 koupě 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.

K 31. 12. 2023 eviduje Správa železnic pohledávky a závazky za ČD, jejichž celková čistá hodnota představuje pohledávku ve výši 312 598 tis. Kč (k 31. 12. 2022 ve výši 545 478 tis. Kč). Částka, která je v rozvaze vykázána jako součást pohledávek z obchodních vztahů a poskytnutých záloh, činí za ČD 587 970 tis. Kč (v roce 2022 činila 604 408 tis. Kč). Závazek z obchodních vztahů, včetně přijatých záloh, představuje částku ve výši 275 372 tis. Kč (v roce 2022 ve výši 58 930 tis. Kč).

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

	2023	2022
Tržby za použití železniční dopravní cesty – osobní doprava	3	10
Tržby za použití železniční dopravní cesty – nákladní doprava	676 825	832 738
Tržby za přidělenou kapacitu železniční dopravní cesty	27 786	32 939
Tržby z distribuce a prodeje elektrické energie	709 790	1 086 528
Výkony Hasičského záchranného sboru za poskytování HZS	517	577
Výkony za provoz telekomunikačních sítí	38 028	38 373
Celkem	1 452 949	1 991 165

K 31. 12. 2023 eviduje Správa železnic pohledávky a závazky vůči ČD Cargo, jejichž celková čistá hodnota představuje pohledávku k 31. 12. 2023 ve výši 120 932 tis. Kč (k 31. 12. 2022 ve výši 232 934 tis. Kč). Částka, která je v rozvaze vykázána jako součást pohledávek z obchodních vztahů, činí k 31. 12. 2023 za ČD Cargo 181 776 tis. Kč (k 31. 12. 2022 činila 242 175 tis. Kč). Závazek z obchodních vztahů včetně přijatých záloh představuje k 31. 12. 2023 částku ve výši 60 844 tis. Kč (k 31. 12. 2022 ve výši 9 241 tis. Kč).

7.4 Projekt úpravy majetkoprávních vztahů v železničních stanicích

Dne 17. 1. 2024 obdržela Správa železnic od ČD daňový doklad za užívání předmětných pozemků ČD pro období od 1. 1. 2023 do 31. 12. 2023 v celkové výši 577 054 tis. Kč (tj. 698 235 tis. Kč včetně DPH). Celková výše zaslaných daňových dokladů za jednotlivé kalendářní roky k období od 1. 3. 2017 do 31. 12. 2023 spolu s opravnými daňovými doklady, kterými byla s ohledem na očekávané stanovisko Evropské komise upravena splatnost do 31. 12. 2024, činí 3 564 290 tis. Kč (tj. 4 242 255 tis. Kč včetně DPH). Předmětem daňových dokladů je vydání bezdůvodného obohacení v souvislosti s užíváním pozemků, které jsou ve vlastnictví ČD a které jsou součástí projektu Úpravy majetkoprávních vztahů v obvodech železničních stanic (ÚMVŽST).

V rámci připravované transakce ÚMVŽST nebyla dosud uzavřena žádná Smlouva kupní nebo Smlouva o narovnáni postupem prenotifikovaným Evropskou komisí. Orgány Evropské komise neschválily jednotnou Metodiku ocenění nemovitých věcí, na jejímž základě je oceněn předmět převodu transakce ÚMVŽST. Naopak, tato metodologie byla

ze strany Evropské komise na několika místech připomínkována. 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 Generálního finančního ředitelství, 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. Správa železnic o všech těchto daňových dokladech ČD za období od 1. 3. 2017 do 31. 12. 2023 dosud neúčtovala v hlavní účetní knize, nepromítala je do výkazů rozvahy a výkazu zisku a ztráty a ani je nehradila. O těchto potenciálních závazcích proto Správa železnic informuje v příloze v účetní závěrce.

K datu sestavení této účetní závěrky a s ohledem na vše výše uvedené, kdy existuje vysoká nejistota týkající se částky, za níž bude v budoucnu vypořádáno užívání pozemků, které jsou předmětem projektu ÚMVŽST, se Správa železnic rozhodla neúčtovat o vydaných daňových dokladech ČD

za vydání bezdůvodného obohacení počínaje dnem 1. 3. 2017. Současně ani nevytváří účetní rezervy na tyto budoucí výdaje, neboť není schopna jejich výši objektivně kvantifikovat. Další postup účetního zachycení těchto závazků bude ovlivněn vývojem v řešení projektu ÚMVŽST.

8. Události po datu účetní závěrky

K datu sestavení účetní závěrky nejsou vedení společnosti známy žádné významné následné události, které by ovlivnily účetní závěrku k 31. prosinci 2023.

V Praze, dne 22. března 2024



Bc. Jiří Svoboda, MBA
generální ředitel

Osoby odpovědné za výroční zprávu

Čestné prohlášení

Prohlašujeme, že údaje uvedené ve výroční zprávě za rok 2023 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. Tomáš Čoček, Ph.D.
náměstek generálního ředitele
pro ekonomiku

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 2023

čj. 721/2024-SŽ-GŘ-O25

V souladu s ustanovením § 18 zákona č. 106/1999 Sb., o svobodném přístupu k informacím, (dále jen InfZ) zveřejňuje Správa železnic, státní organizace, výroční zprávu za rok 2023 o činnosti v oblasti poskytování informací.

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

a) počet podaných žádostí o informace	153
počet vydaných rozhodnutí o odmítnutí žádosti	25
počet vydaných rozhodnutí o odmítnutí části žádosti	35
b) počet podaných odvolání proti rozhodnutí	11
c) počet ukončených soudních řízení	2
d) výčet poskytnutých výhradních licencí	0
e) počet stížností podaných podle § 16a	4
počet stížností podaných podle § 16a odst. 1 písm. a)	1
počet stížností podaných podle § 16a odst. 1 písm. b)	1
počet stížností podaných podle § 16a odst. 1 písm. c)	2
počet stížností podaných podle § 16a odst. 1 písm. d)	0

K bodu c) výroční zprávy Správy železnic

1) rozsudek čj. 14 A 93/2021 - 34 ze dne 25. května 2023, Správě železnic, státní organizaci se nařizuje, aby poskytla žalobci dokumenty předané zhotovitelem na závěr 2. dílčí etapy studie proveditelnosti „SP trati Tišnov – Nedvědice – Žďár nad Sázavou“.

2) rozsudek čj. 14 A 38/2021 - 121 ze dne 24. května 2023, Správě železnic, státní organizaci, se nařizuje, aby poskytla žalobkyni následující informace:

a) textové znění bodu 1.10. smlouvy ze dne 24. 6. 2016 mezi Českými drahami, a.s., a Správou železnic, státní organizací, o úpravě právních poměrů nosičů informačních systémů,

b) přílohu č. 1 smlouvy ze dne 24. 6. 2016 mezi Českými drahami, a.s., a Správou železnic, státní organizací, o úpravě právních poměrů nosičů informačních systémů,

c) přílohu č. 2 smlouvy ze dne 24. 6. 2016 mezi Českými drahami, a.s., a Správou železnic, státní organizací, o úpravě právních poměrů nosičů informačních systémů.

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 v jednom případě byla stížnost na postup povinného subjektu podána z důvodu poskytnutí nefunkčního odkazu při odkazování na zveřejněnou informaci, tato stížnosti byla vyřízena v rámci autoremedury povinným subjektem opravou odkazu. V jednom případě se stížnost na postup týkala neposkytnutí požadované informace tak, jak ji chápal žadatel. Tato stížnost byla vyřízena v rámci autoremedury povinným subjektem poskytnutím informace. Ve dvou případech byly stížnosti směřovány proti neposkytnutí informace, přičemž nebylo vydáno rozhodnutí o odmítnutí žádosti. Jedna stížnost byla předána nadřízenému orgánu a druhá stížnost byla vyřízena vydáním rozhodnutí o odmítnutí části žádosti.

Praha 29. února 2024


JUDr. Richard Cihlář
ředitel odboru právního

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 uváděny 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 ve Zprávě o udržitelnosti za rok 2023). 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

AFI	AFI Karlín s.r.o.
BIM	informační modelování staveb (Building Information Modeling/Management)
BOZP	bezpečnost a ochrana zdraví při práci
CDP	centrální dispečerské pracoviště
CEF/CEF2	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)
covid-19	vysoce infekční onemocnění způsobené koronavirem SARS-CoV-2 identifikovaným v roce 2019
CPK	Centralny Port Komunikacyjny (Centrální dopravní uzel)
CSS	Centrum sdílených služeb
CTD	Centrum techniky 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
ČVUT	České vysoké učení technické v Praze
DB	Deutsche Bahn
DSP	dokumentace pro stavební povolení
DTM	digitální technická mapa
DTMŽ	digitální technická mapa železnice
DUSL	Projektová dokumentace pro společné povolení podle liniového zákona
DÚR	dokumentace pro vydání rozhodnutí o umístění stavby (územní rozhodnutí)
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)
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)
EULYNX	konsorcium pro standardizaci rozhraní mezi komponentami ETCS
EUROLINK	koncept harmonizovaného jízdního řádu v evropském prostoru

FKSP	fond kulturních a sociálních potřeb
FRMCS	Future Railway Mobile Communication System (budoucí železniční mobilní radiokomunikační systém)
FVE	fotovoltaická elektrárna
GIS	geografický informační systém
Grant Thorton	Grant Thorton Appraisal services a.s.
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)
hrtkm	hrubý tunový kilometr
HZS	Hasičský záchranný sbor Správy železnic
IRS	mezinárodní železniční řešení (International Railway Solutions)
KPI	klíčové ukazatele výkonnosti (Key Performance Indicators)
LDS	lokální distribuční soustava
MD	Ministerstvo dopravy ČR
MF	Ministerstvo financí ČR
MOON	mzdové a ostatní osobní náklady
MS Teams	komunikační software (Microsoft Teams)
MUV	motorový univerzální vozík
MVTV	montážní vůz trakčního vedení
ÖBB	Österreichische Bundesbahnen (Rakouské spolkové dráhy)
OP PIK	Operační program Podnikání a inovace pro konkurenceschopnost
OPD2/OPD3	Operační program Doprava v rámci Evropské unie
OŘ	oblastní ředitelství
OSN	Organizace spojených národů
OUA	opravné a údržbové akce
PDPS	Projektová dokumentace pro provádění stavby
PPP	partnerství veřejného a soukromého sektoru (Public Private Partnership)
PRIME	Platforma evropských manažerů infrastruktury
PTK	předběžná tržní konzultace
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
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
SSVRT	Stavební správa VRT
SŽDC	Správa železniční dopravní cesty, státní organizace
SŽG	Správa železniční geodézie
SŽT	Správa železniční telematiky
TEN-T	Transevropská dopravní síť (Trans-European Network – Transport)
TNS	trakční napájecí stanice
TSI	technické specifikace pro interoperabilitu
TSI ENE	technické specifikace pro interoperabilitu subsystému energie železničního systému v Unii
TTR	TimeTable Redesign for Smart Capacity Management (redesign procesu tvorby mezinárodního jízdního řádu pro chytrý management kapacity)
UIC	Mezinárodní železniční unie (Internation Union of Railways)
ÚMVŽST	projekt úpravy majetkoprávních vztahů v železničních stanicích
UNECE	United Nations Economic Commission for Europe (Evropská hospodářská komise OSN)
vlkm	vlakový kilometr
VRT	vysokorychlostní trať

Identifikační a kontaktní údaje

Název organizace Zakladatel	Správa železnic, státní organizace Česká republika (výkonem funkce zakladatele je pověřeno Ministerstvo dopravy ČR)
Datum vzniku Identifikační číslo	1. 1. 2003 70994234
Rejstříkový soud Spisová značka	Praha oddíl A, vložka 48384
Sídlo organizace	Praha 1 – Nové Město, Dlážděná 1003/7, PSČ 110 00
Telefon E-mail	800 210 021 info@spravazeleznic.cz
Internetová adresa	spravazeleznic.cz



