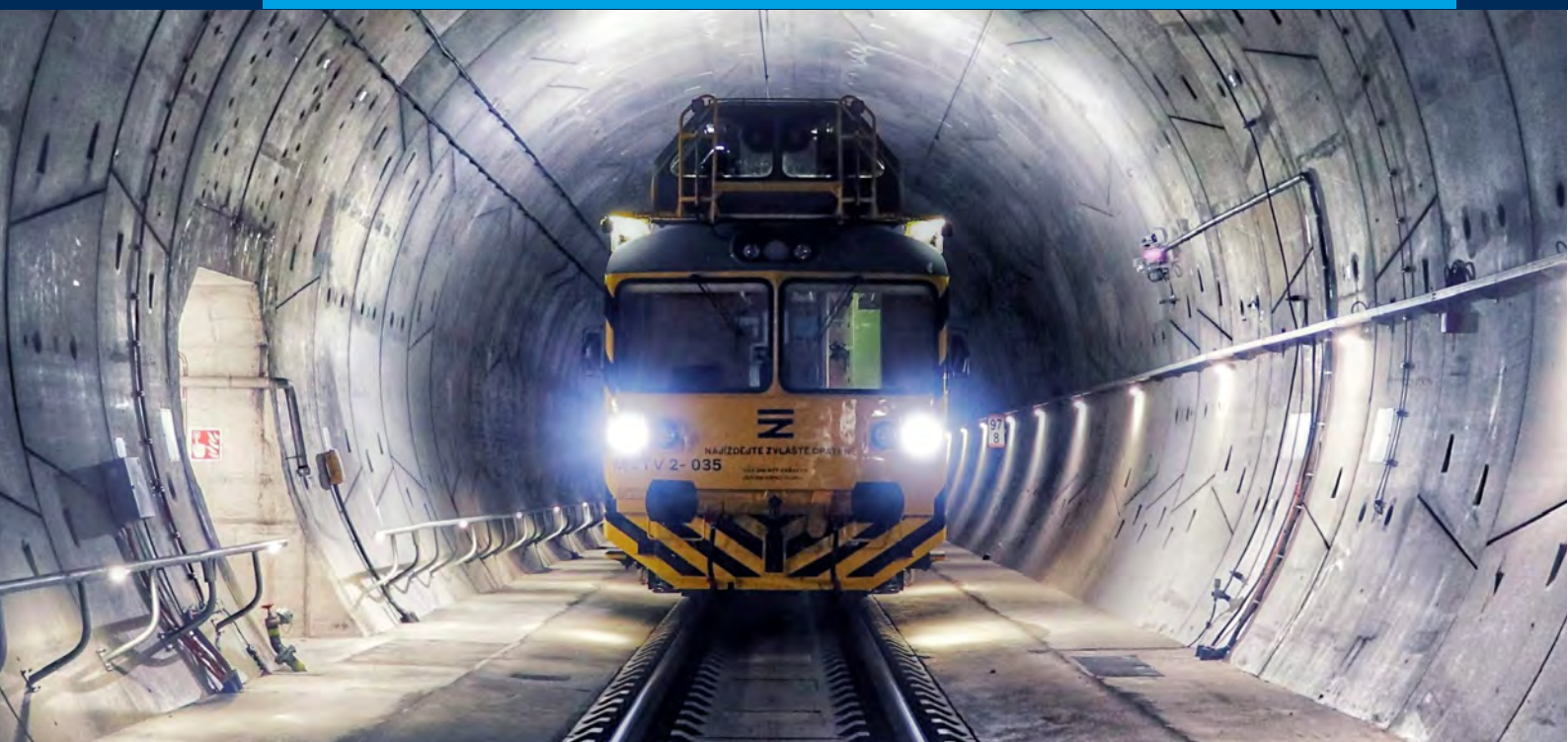


Zpráva o udržitelnosti za rok 2023



SPRÁVA
ŽELEZNIC

Obsah

Úvod

Úvodní slovo generálního ředitele	8
Manažerské shrnutí	10
Profil Správy železnic	14
1.1 Společenská odpovědnost Správy železnic	16
1.2 Zakladatel Správy železnic	16
1.3 Poslání Správy železnic	17
1.4 Vize Správy železnic	18
1.5 Strategie udržitelného rozvoje Správy železnic: Udržitelná mobilita pro budoucnost	20

Environmental

Udržitelný provoz a modernizace železničních drah	26
2.1 Usilujeme o opětovné využití materiálů	26
2.2 Snižujeme dopad na životní prostředí	30
2.3 Jsme tahounem zelené transformace železnice	36
Zelená železnice – udržitelná mobilita	46
3.1 Snižujeme energetickou náročnost budov a nádraží	46
3.2 Instalujeme fotovoltaické elektrárny	50
3.3 Přispíváme k rozvoji e-mobility a multimodality	52

Social

Bezpečnost dopravy	56	Věda, výzkum, inovace	80
4.1 Bezpečně provozujeme dráhu	56	7.1 Zapojujeme se do výzkumu, vývoje a inovací	80
4.2 Zavádíme evropský vlakový zabezpečovací systém (ETCS)	62	7.2 Spravujeme Vědeckotechnický sborník	84
Bezpečí na železnici	64	Podporujeme rozmanitost a stojíme za rovnými příležitostmi	86
5.1 Bezpečí	64	8.1 Rovnost příležitostí	86
Sociální a společenské vztahy	66	8.2 Bezbariérovost železnice	86
6.1 Jsme odpovědným zaměstnavatelem	66	Jsme prospěšní pro společnost	90
6.2 Vedeme dialog s odbory	72	9.1 Preventivně bezpečnostní kampaň	90
6.3 Vedeme dialog s profesními svazy a asociacemi	72	9.2 Krizová komunikace	91
6.4 Vedeme otevřený dialog s komunitami	73	9.3 Infocentra	91
6.5 Komunikace s médii	76	9.4 Prezentace staveb	92
6.6 Naši zaměstnanci pomáhají	76	9.5 Interaktivní mapa	92
6.7 Přidělujeme odpovědně kapacitu dráhy	79	9.6 Mimořádnosti a omezení provozu	93
6.8 Prodáváme elektřinu zákazníkům	79	9.7 Otevřená data	93
		9.8 Podpora osob znevýhodněných na trhu práce	94

Governance

Řízení Správy železnic 98

10.1 Řízení udržitelnosti u Správy železnic 98

Zajišťujeme provozuschopnost dráhy 98

11.1 Vybrané kvantitativní a kvalitativní ukazatele provozuschopnosti ve sledovaném období 2023 101

Jednáme eticky a dodržujeme firemní principy 104

12.1 Etický kodex 104

12.2 Kodex compliance 104

Chráníme osobní údaje a data 106

13.1 Ochrana osobních údajů 106

13.2 Školení GDPR 106

13.3 Pověřenec pro ochranu osobních údajů 107

Zakázky zadáváme odpovědně 108

14.1 Aplikace prvků odpovědného zadávání 109

14.2 Zavedení systému kvalifikace 110

Dbáme na standardy kvality u dodavatelů 112

15.1. Péče o kvalitu produktů a služeb pro železniční dopravní cestu 112

Odpovědně nakupujeme a distribuujeme trakční elektřinu 114

16.1 Nákup a distribuce elektřiny 114

16.2 Nákup elektřiny pro trakční účely 115

16.3 Dodávka elektřiny dopravcům v elektrické trakci 116

16.4 Ostatní energie a vybrané komodity (netrakční, voda) 116

Jednáme transparentně a nediskriminačně 120

17.1 Obchodní využití majetku 120

17.2 Prodej majetku 120

Inovujeme Spokojenost se službami 122

18.1 Rozvoj nových zařízení služeb 122

18.2 Chytré technologie 123

Vybraná získaná a udělovaná ocenění 125

19.1 Železniční stavba roku 125

19.2 Ocenění zaměstnanců 125

Přehledy

ESG nefinanční data 2023	126
Seznam zkratk	132
Seznam obrázků	134
Seznam grafů	135
Seznam tabulek	136
Kontaktní údaje	139

Úvodní slovo generálního ředitele

Železniční doprava

je již od průmyslové revoluce základním kamenem rozvoje a integrace napříč regiony Evropy i světa. V dnešní době představuje hlavně klíčovou součást udržitelné budoucnosti. Výhody železnice přetrvaly do dneška, avšak kvalita služeb, bezpečnost a celková technologická úroveň nadále rostou. Příkladem za všechny je rozsáhlá elektrizace, díky které železnice předběhla jiná odvětví dopravy o desítky let.

Rozhodnutí využít hustotu železniční sítě v Česku naplno s sebou v posledních dvou dekádách přineslo značné náklady na pravidelnou údržbu i celkovou modernizaci. Ač by tempo investic mělo nadále růst, už dnes sklízíme ovoce v podobě rostoucí oblíbenosti cestování vlakem. Obyvatelé všech větších městských aglomerací stále častěji využívají kapacitní příměstské vlaky, postupně zrychlujeme i páteřní tratě pro dálkové spoje. Cestujícím jsme dnes spolu s dopravci schopni nabídnout řádově úspornější, mnohdy rychlejší a téměř vždy pohodlnější alternativu dojíždění autem.



Ať už se trať v rámci zmiňované elektrizace také modernizuje, nebo se elektrické vlaky zavedou i do odlehlejších lokalit s nižšími náklady pomocí takzvané prosté elektrizace, Správa železnic postupně naplňuje své poslání umožnit v celé České republice spolehlivé, bezpečné a ekologické cestování. Paralelně s tím intenzivně připravujeme výstavbu vysokorychlostních tratí, které kromě významného zvýšení standardu cestování umožní i důležitý rozvoj nákladní dopravy na uvolněných konvenčních tratích.

Společenská odpovědnost a její dílčí aspekty jsou v naší organizaci hluboce

zakořeněny. Cestující jsou naší každodenní motivací a hnacím motorem. Transparentnost a hospodárnost nám pomáhají nacházet efektivnější řešení. Řada na první pohled ekologických projektů přináší současně i finanční úspory.

Na následujících stránkách se přesvědčíte, že kromě odpovědné péče o železnici se dlouhodobě věnujeme i naší širší roli ve společnosti. Investujeme do obnovitelných zdrojů energie, rozvíjíme propojení na jiné dopravní módy cestujících i nákladu a proaktivně vytváříme podmínky pro inovace.

Bc. Jiří Svoboda, MBA
generální ředitel

Manažerské shrnutí

E – Environment

Dbáme na **opětovné využití** materiálů. **Chráníme přírodu, její biodiverzitu**, vodu, ovzduší a veřejné zdraví. Pokračujeme v liniové **elektrizaci** tratí. **Snižujeme spotřebu** elektrické energie. Měníme stanice a zastávky tak, aby spotřebovávaly energii jen tehdy, kdy to má skutečně smysl. **Minimalizujeme nevyužité plochy** a využíváme je k instalaci fotovoltaických elektráren. Podporujeme **výstavbu dobíjecích stanic** pro elektromobily.

Pečujeme

o to, abychom byli společensky odpovědnou a transparentní organizací. Provozoschopnost dráhy přispívá k udržitelnému rozvoji a celkovému zlepšování stavu společnosti.

G – Governance

Naším hlavním úkolem je **zajišťovat provozuschopnost** dráhy. Železnici udržujeme a **modernizujeme**. Počet dopravců na naší síti, kterým **nediskriminačně poskytujeme** kapacitu dráhy, konstantě roste, díky čemuž rychle **dochází k liberalizaci** české železnice. **Jednáme eticky** a dodržujeme firemní principy zhmotněné zejména v Etickém kodexu a Kodexu compliance. Při zadávání veřejných zakázek uplatňujeme principy **odpovědného zadávání**. Hledáme nové možnosti obchodního využití nádražních budov.

Rozvíjíme

železnici jako jeden z nejekologičtějších způsobů dopravy.

S – Social

Intenzivně investujeme do rozvoje železniční infrastruktury. Naší prioritou je zajištění **zvýšení bezpečnosti** provozování dráhy. Jsme **jedním z největších zaměstnavatelů** v České republice. Ude nám o to, aby naši zaměstnanci byli spokojení, a vítáme zpětnou vazbu, kterou nám poskytují. Chceme, aby naši zaměstnanci byli odborníky ve svém oboru, proto je **kontinuálně vzděláváme**. Vedeme otevřený **dialog s komunitami** a podílíme se na vědě a výzkumu. Jako významný příjemce veřejných prostředků jsme **otevření veřejnosti** a poskytujeme informace v uživatelsky přívětivé podobě.

Realizujeme

naší vizi a vytváříme předpoklady pro posílení pozice železnice jakožto ekologického dopravního módu.



E – Environment

Chráníme planetu, budujeme železnici.

Jsme páteří české zelené mobility. Vnímáme svou zodpovědnost za životní prostředí a aktivně hledáme inovativní cesty pro udržitelnou železniční dopravu.

Cirkulární principy v praxi. Recyklujeme například kamenivo z kolejového lože a vracíme mu nový život. Komplexně snižujeme spotřebu primárních surovin a šetříme cenné zdroje.

Zeleň podél tratí. Není jen estetická. Pomáhá stabilizovat svahy, zadržovat vodu a redukovat hluk. Pravidelnou údržbou a výsadbou stromů zajišťujeme bezpečnost provozu a chráníme biodiverzitu.

Ochrana zvířat. Pomocí plašičů zvěře a fotopastmi minimalizujeme střety vlaků se zvířaty. Chráníme tak lidské životy i faunu v okolí tratí.

Klidné sousedství. Moderní technologie snižují hluk a vibrace z dopravy. Bezстыkové koleje, pružné upevnění a protihlukové stěny zajišťují klidné bydlení v blízkosti železnice. Hledáme i inovativní alternativy, jako jsou kolejnicové absorbéry a nízké protihlukové clony.

Elektrická trakce. Rozvíjíme liniovou elektrizaci a nabízíme dopravcům trakční elektřinu z obnovitelných zdrojů. Snižujeme tak emise a podporujeme čistou mobilitu.

Energeticky chytré budovy. Rekonstrukce s důrazem na úsporu energie a pilotní EPC projekty zaručují efektivní hospodaření s energiemi. Na střechách a brownfieldech instalujeme fotovoltaické elektrárny a využíváme služby energetického konzultanta.

Synergie dopravy. Podporujeme elektromobilitu a připravujeme infrastrukturu pro dobíjecí stanice u nádraží. Věříme v propojení ekologických způsobů dopravy pro plynulou a udržitelnou mobilitu.

S – Social

Cestující a jejich bezpečnost jsou naší prioritou. Implementujeme systémy GSM-R a ETCS pro bezpečnější a plynulejší provoz. Vybavujeme traťové úseky i naše speciální drážní vozidla moderními technologiemi, abychom zajistili efektivitu a tím i konkurenceschopnost železnice.

Modernizujeme přejezdy. Neustále pracujeme na zvyšování úrovně zabezpečení železničních přejezdů. Po důkladné analýze rušíme nebo nahrazujeme nadbytečné či málo využívané přejezdy pro optimální plynulost a bezpečnost dopravy.

Rovnost příležitostí. Usilujeme o to, aby železnice byla dostupná pro všechny. Do roku 2026 chceme dosáhnout 80 % bezbariérově přístupných stanic a zastávek, aby si výhody cestování vlakem užili i lidé se sníženou schopností orientace či pohybu.

Spokojení zaměstnanci. Jsme si vědomi, že zaměstnanci jsou klíčem k úspěchu. K 31. 12. 2023 jsme zaměstnávali 16 893 osob, patříme mezi největší zaměstnavatele v ČR. Snažíme se o spokojenost a motivaci zaměstnanců, pravidelně sbíráme zpětnou vazbu a reflektujeme jejich potřeby.

Podpora mladých talentů. Spolupracujeme se školami a nabízíme studentům motivační programy, praxe, exkurze, stáže a odborné přednášky. Připravujeme je na kariéru v železničním sektoru a zajišťujeme přísun kvalifikovaných odborníků.

Inovace a výzkum. Budování moderní železnice pro 21. století vyžaduje inovace. Angažujeme se ve výzkumu a zavádění inovativních technologií a postupů do praxe. Vědeckotechnický sborník slouží k šíření poznatků a sdílení inovací v oboru.

Otevřený dialog. Komunikace s veřejností a partnery je pro nás zásadní. Interaktivně prezentujeme stavby, proaktivně a přesně informujeme o omezeních provozu. Systematicky sbíráme zpětnou vazbu na poskytované služby i připravované projekty.

G – Governance

Železnici řídíme eticky a transparentně. Řídíme se Etickým kodexem, Kodexem compliance a dbáme na dodržování všech pravidel. Compliance officer dohlíží na etické chování a šetří podněty na nežádoucí jednání.

Odpovědné zadávání veřejných zakázek. Respektujeme zásady sociální a environmentální odpovědnosti. Požadujeme ekologické postupy a podporujeme studentské exkurze u dodavatelů. Zavádíme systém kvalifikace pro zjednodušení a zrychlení procesu zadávání zakázek.

Transparentní nákup trakční elektřiny. Trakční elektřinu nakupujeme transparentně na komoditních burzách a objektivně měříme spotřebu jednotlivých dopravců.

Transparentní nakládání s majetkem. Při nakládání s majetkem jednáme transparentně a nediskriminačně v souladu s pravidly řádného hospodaření.

Moderní využití nádražních prostor. Hledáme možnosti, jak rozšířit obchodní využití nádražních prostor a implementovat inovativní koncepty. Věříme v transformaci nádraží na moderní obchodní a společenská centra.

Ochrana osobních údajů. Chráníme osobní údaje a zaměstnance v této oblasti každoročně školíme. Pověřenec pro ochranu osobních údajů dohlíží na plnění všech zákonných požadavků.

Chytré technologie v železničních stanicích. Využíváme chytré technologie pro snížení provozních nákladů, zkvalitnění obsluhy cestujících a šetření energie.

Profil Správy železnic

Správa železnic vznikla 1. ledna 2003 na základě zákona č. 77/2002 Sb., o akciové společnosti České dráhy, státní organizaci Správa železnic, jako Správa železniční dopravní cesty, státní organizace. Od 1. ledna 2020 začala na základě novelizace uvedeného zákona používat současný název. Správa železnic zajišťuje ve smyslu zákona o dráhách provozování dráhy celostátní a drah regionálních ve vlastnictví státu, má na starosti jejich provozuschopnost, modernizaci a rozvoj v rozsahu nezbytném pro zajištění dopravních potřeb státu a dopravní obslužnosti. Hospodaří s majetkem státu, který tvoří železniční dopravní cestu. Přiděluje kapa-

citu dopravní cesty a je správcem více než 3 300 nádražních budov. Provozuje o přibližně 9 400 kilometrů tratí, 6 700 mostů a 2 600 stanic a zastávek. Posláním Správy železnic je dbát o bezpečný a plynulý provoz a zajistit, aby železnice fungovala jako jeden celek k užitku zákazníků a cestujících. Správa železnic je členem Mezinárodní železniční unie UIC (International Union of Railways), Společenství evropských železničních a infrastrukturálních společností CER (Community of European Railway and Infrastructure Companies) a dalších významných železničních sdružení.





1.1 Společenská odpovědnost Správy železnic

Posláním Správy železnic je spravovat českou železnici transparentním, ekologicky příkladným a sociálně přínosným způsobem. K ochraně životního prostředí a udržitelnému rozvoji společnosti mohou přispívat všechny organizace, obchodní společnosti i jednotlivci. Správa železnic si vybrala cíle, které jsou v rámci její činnosti ambiciózní a s maximálním dopadem, ale zároveň měřitelné a splnitelné. Jsme společensky odpovědnou organizací a snažíme se přispívat k celkovému zlepšení stavu společnosti.

1.2 Zakladatel Správy železnic

Funkci zakladatele vykonává jménem státu Ministerstvo dopravy. Organizace je právnickou osobou, která je způsobilá vlastními právními úkony nabývat práva a brát na sebe povinnosti. Za její závazky ručí stát. Jedná-li se však o závazky na financování nákladů výstavby a modernizace železniční dopravní cesty, ručí stát jen tehdy, stanoví-li tak zvláštní právní předpis. Na organizaci se přiměřeně vztahují právní předpisy upravující postavení a právní poměry státního podniku, pokud zákon nestanovuje jinak. Organizace byla zřízena na dobu neurčitou.



1.3 Poslání Správy železnic

Správa železnic:

- plní funkci správce a provozovatele celostátních a regionálních železničních drah ve vlastnictví státu. Zajišťuje provozuschopnou, bezpečnou, kapacitní a konkurenceschopnou železniční infrastrukturu;
- v rámci modernizace stávajících a výstavby nových železničních tratí plní funkci investora s cílem zajistit dostatečnou kapacitu pro rychlou, bezpečnou, ekologicky efektivní a dostupnou osobní i nákladní železniční dopravu;
- podílí se na zajištění bezpečnosti a plynulosti železniční dopravy i v rámci jejího řízení využíváním moderních informačních technologií;
- plánuje a sestavuje jízdní řád pro provozované dráhy a přiděluje kapacitu dráhy;
- usiluje o hospodárné využití svěřeného majetku, který je součástí železniční dopravní cesty;
- odpovědně dbá o udržitelnost své činnosti.

1.4 Vize Správy železnic

Správa železnic chce být moderní, pružnou a zákaznický orientovanou organizací.

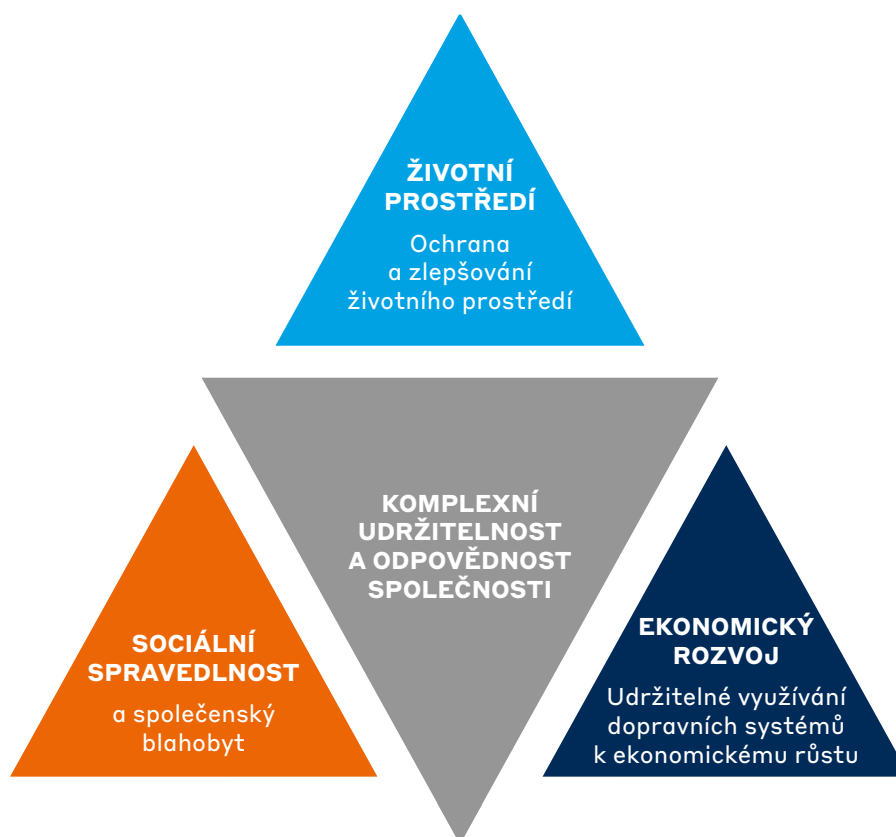
Naší vizí je vytvořit nezbytné předpoklady pro posílení pozice železniční dopravy v rámci národního i evropského dopravního trhu a přesun stále většího přepravního výkonu ve prospěch ekologické železniční dopravy.

Správa železnic hodlá hrát ústřední roli v posilování role železnice v multimodální dopravě s cílem umožnit rozvoj bezemisní mobility napříč dopravními módy.

Ve středu naší pozornosti jsou vždy cestující, pro které zajišťujeme bezpečnou, spolehlivou, technologicky vyspělou a kapacitní síť, nedílnou součást evropského železničního systému.

Vize zelené a udržitelné železnice

1. Růst výkonů vlakové dopravy
2. Digitalizace a bezpečnost dopravy
3. Růst podílu elektrické trakce
4. Používání obnovitelných zdrojů energie
5. Strategické cíle v oblasti životního prostředí (elektrická trakce, elektromobilita, obnovitelné zdroje energie)
6. Strategické cíle v oblasti sociálních vztahů (vztahy s komunitami, atraktivní zaměstnavatel, rekvalifikace)
7. Strategické cíle v oblasti řízení společnosti (diverzita a rovné příležitosti, etický kodex, kodex compliance, energetický management)
8. Rozvoj portfolia (vysokorychlostní tratě, robustnost konvenčních drah, sjednocení trakční napájecí soustavy, pokračování liniové elektrizace, rekurperace, nákladní železniční koridory a překladiště, alternativní zdroje pohonů – vodík a baterie)



Obrázek 1. Schéma komplexní udržitelnosti a odpovědnosti společnosti



1.5 Strategie udržitelného rozvoje Správy železnic: Udržitelná mobilita pro budoucnost

Železnice je jedním z nejbezpečnějších, nejinnovativnějších a také neúčinnějších druhů dopravy. Ekologizace mobility bude v Evropě založena na vzájemně propojeném multimodálním dopravním systému osobní i nákladní přepravy. Vysokorychlostní železniční síť spolu s tou konvenční a další podporou čisté a aktivní mobility přispějí ke zdraví a dobrým životním podmínkám občanů. Zelená dohoda pro Evropu požaduje snížení emisí skleníkových plynů z dopravy o 90 %, díky čemuž by se z EU měla do roku 2050 stát klimaticky neutrální ekonomika, a zároveň usiluje o dosažení

nulového znečištění. Elektrická trakce na železnici má potenciál převzít část objemu silniční dopravy a sehrát klíčovou roli v multimodálním dopravním systému. Klíčem je zejména zvýšení počtu osob cestujících po železnici či veřejnou dopravou a vytvoření podmínek pro přesun značného množství nákladu na železnici. Přínosem je také internalizace externích nákladů, kdy uživatel uhradí i celospolečenské náklady.

Správa železnic si ve své strategii udržitelnosti vytyčila cíle v kritériích ESG ve vazbě na strategické cíle rozvoje OSN:



Strategie udržitelného rozvoje Správy železnic

Udržitelná mobilita pro budoucnost

ENVIRONMENT

Strategický cíl 1

Růst podílu ekologické elektrické trakce

SDG 9, SDG 12

- Pokračování v liniové elektrizaci
- Sjednocení trakční napájecí soustavy na AC 25 kV 50 Hz podle národního implementačního plánu
- Lepší využití energie z rekuperace

Strategický cíl 2

Obnovitelné zdroje energie

SDG 7, SDG 12

- Zrychlení zavádění čistých a k životnímu prostředí šetrných technologií a procesů
- Rozvoj fotovoltaických elektráren (dále jen „FVE“) na střechách a brownfieldech
- Zvýšení podílu obnovitelných zdrojů a tepelných čerpadel pro vytápění budov

Strategický cíl 3

Ochrana životního prostředí a veřejného zdraví

SDG 3, SDG 11, SDG 12, SDG 13, SDG 15

- Snížení podílu odpadů ukládaných na skládky předcházením vzniku odpadu, přípravou k opětovnému využití, recyklací či jiným využitím
- Odpovědný nákup zboží z udržitelných zdrojů
- Odpovědný nákup výrobků od dodavatelů s implementovanou udržitelností
- Snižování hlukové zátěže obyvatelstva

Strategický cíl 4

Emise související s činností organizace

SDG 3, SDG 11, SDG 13

- Inovativní management emisí
- Výkaznictví přímých emisí (scope 1), nepřímých emisí z energie (scope 2) a dalších nepřímých emisí (scope 3)

SOCIAL

Strategický cíl 5

Adaptace udržitelnosti v organizaci

SDG 13

- Analytická část (analyzuje dopady)
- Hodnocení příležitostí a rizik

• Souhrn doporučení:

- adaptační opatření v environmentální oblasti (E)
- adaptační opatření v sociální oblasti (S)
- adaptační opatření v oblasti správy a řízení organizace (G)
- adaptační doporučení v oblasti EU taxonomie (metodika, výkaznictví)

Strategický cíl 6

Bezpečnost dráhy a drážní dopravy, digitalizace

SDG 9, SDG 11

- Zavádění ETCS – cesta k jednotné evropské železnici a vyšší bezpečnosti
 - Implementace dle usnesení vlády ze dne 13. září 2021 č. 795 o Plánu moderního zabezpečení české železnice – implementace evropského vlakového zabezpečovacího zařízení (dále jen „ETCS“).
- Program zvyšování stupně zabezpečení na 500 přejezdech
- Dálkové ovládání zabezpečení (DOZ) – cesta k bezpečné a efektivní železnici
 - Dálkové ovládání zabezpečovacího, sdělovacího a silnoproudého zařízení a dalších návazných technologií pro potřeby železničního provozu

Strategický cíl 7

Sociální vztahy

SDG 3, SDG 4, SDG 8

- Vztahy s komunitami
 - Poskytnout všem přístup k udržitelným dopravním systémům, zlepšit bezpečnost železničního provozu se zvláštním důrazem na potřeby osob ve zranitelném postavení – dětí, osob s omezenou schopností pohybu a orientace a seniorů
 - Přispět ke zvýšení zaměstnanosti osob znevýhodněných na trhu práce
 - Zvýšit počet bezbariérových nástupišť na tratích celostátních drah
- Atraktivní zaměstnavatel
 - - Zvýšit počet stážistů s předpokladem budoucího zaměstnání

GOVERNANCE

Strategický cíl 8

Správa a řízení společnosti

SDG 5, SDG 8, SDG 16

- Politika rozmanitosti a rovných příležitostí
 - Politika rozmanitosti uplatňovaná na správní, řídicí a dozorčí orgány podniku s ohledem na aspekty, jako jsou např. věk, pohlaví, vzdělání nebo profesní zkušenosti
 - Způsob provádění a její výsledky ve vykazovaném období
 - Zajistit ženám plnou a efektivní účast a rovné příležitosti zastávat vedoucí pozice na všech úrovních rozhodování v organizaci
- Kodex compliance
 - Zvýšit podíl počtu proškolených zaměstnanců v kodexu compliance
- Energetický management
 - Zvýšit podíl počtu proškolených zaměstnanců v energetickém managementu
- Etický kodex
 - Zvýšit podíl počtu proškolených zaměstnanců v etickém kodexu

ZAVEDENÍ TAXONOMIE EU

Strategický cíl 9

Zavedení taxonomie EU v organizaci

SDG 7, SDG 8, SDG 9, SDG 11, SDG 12, SDG 13

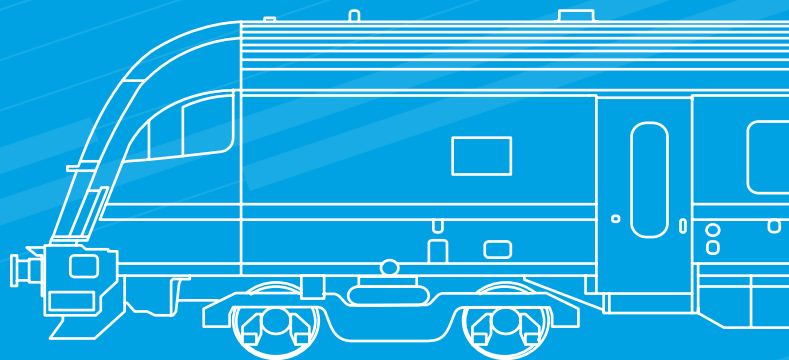
- Podílovat aktiva, pasiva a kapitálové výdaje organizace způsobilé dle taxonomie EU
- Podílovat náklady a výnosy ekonomických činností způsobilé dle taxonomie EU:
 - významně přispívající k jednomu nebo více cílům dle kritérií ESG,
 - významně nepoškozující žádný z cílů dle kritérií ESG,
 - jsou prováděny v souladu s minimálními požadavky na udržitelnost činností organizace



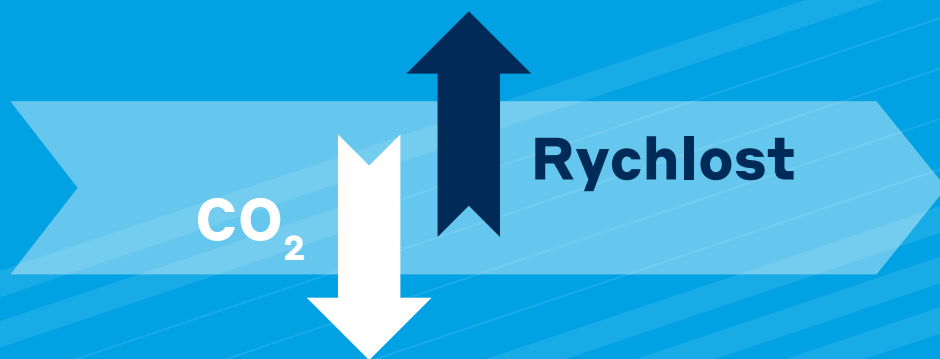
Obrázek 2. Přehled cílů udržitelného rozvoje OSN

Environmental

NAŠE CESTA K UDRŽITELNOSTI



Jako provozovatel sítě železniční dopravy máme za cíl přinášet zákazníkům a široké veřejnosti ty nejlepší možné služby na železnici, a to zejména s ohledem na společenskou odpovědnost Správy železnic.



Železnice je dlouhodobě považována za jeden z neekologičtějších a nejbezpečnějších způsobů hromadné dopravy.

Úkolem Správy železnic je zajistit, že tento způsob dopravy bude dostupný, bezpečný a vhodný pro celou společnost. Jedním ze způsobů, jak tohoto cíle dosáhnout, je činnost vykonávat ekologicky odpovědným způsobem.

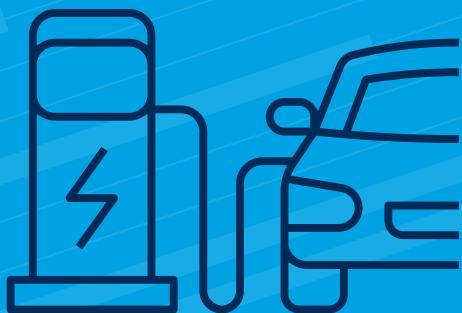


Železniční doprava bude v následujících letech hrát stále větší úlohu v meziměstské dopravě a mezistátní dopravě na střední vzdálenosti, čímž částečně nahradí dopravu leteckou.

Tuto postupnou a zcela zásadní transformaci vnímá Správa železnic jako jeden z hlavních úkolů v budoucnosti a již dnes rozvíjíme železnici s ohledem na tuto proměnu.

Cirkulační ekonomika

Dlouhodobě se snažíme dosáhnout nejvyšší možné míry efektivity v naší činnosti, např. opětovně využíváme některé stavební suroviny, recyklujeme materiály, zejména pak kovy, využíváme úsporná svítidla v námi spravovaných budovách apod.

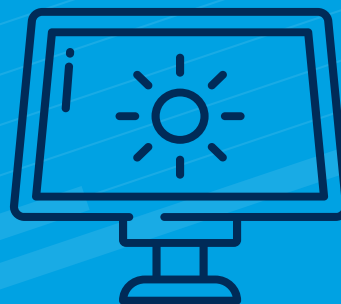


Synergie dopravy

Vzhledem k tomu, že není možné automobilovou dopravu tou železniční zcela nahradit, činí organizace konkrétní kroky k podpoře synergie a návaznosti těchto dvou prvků mobility ve společnosti, a to například instalací nabíjecích stanic na parkovištích svých budov.

Mikrogenerace

Ke zvýšení úrovně naší udržitelnosti přispíváme produkcí vlastní bezemisní elektrické energie, zejména ze solárních panelů instalovaných na celé řadě drážních budov. Takto vyprodukovanou energii pak sami využíváme nebo ji dále prodáváme.



Šetrný přístup k přírodě

Přistupujeme také k opatřením, která přímo směřují k ochraně přírody a krajiny nebo ke snižování negativních dopadů naší činnosti. Mezi ty patří ochrana a kultivace flóry rostoucí v okolí tratě, postupné snižování využívání invazivních herbicidů, využívání nízkoemisních zdrojů energie a mnoho dalšího.

Udržitelný provoz a modernizace železničních drah

2.1 Usilujeme o opětovné využití materiálů

V oblasti železniční infrastruktury se při realizaci investičních akcí i opravných prací zaměřujeme na opětovné použití materiálu, a to v maximální možné míře. Takový materiál označujeme jako výzisk. Během každé stavební akce je naším cílem hlavně předcházení vzniku odpadu a současně postupně zavádíme systém tzv. cirkulární ekonomiky. Samozřejmě s ohledem na kvalitu druhotného materiálu se zajištěním jak ochrany životního prostředí, tak bezpečnosti na provozované železniční cestě.

Jde převážně o materiál železničního svršku, tedy kolejnice, výhybkové konstrukce, pražce. Tento materiál pak nachází uplatnění v rámci oprav a údržby tam, kde je to účelné a odpovídá to požadavkům na provozní bezpečnost. Tímto opětovným použitím dochází k významným ekonomickým a environmentálním úsporám, protože není nutné pořizovat materiál nový. Za rok 2023 bylo vyzískáno 170 364 m kolejnic všech tvarů a 132 707 ks betonových pražců, které naleznou další uplatnění. Část majetku, který nelze použít k původnímu účelu, obzvláště pak různé betonové konstrukce a prefabrikáty, nachází uplatnění ve spodních stavbách při rekonstrukcích. Případně dochází k jeho odprodeji dalším subjektům ke stavebnímu použití.

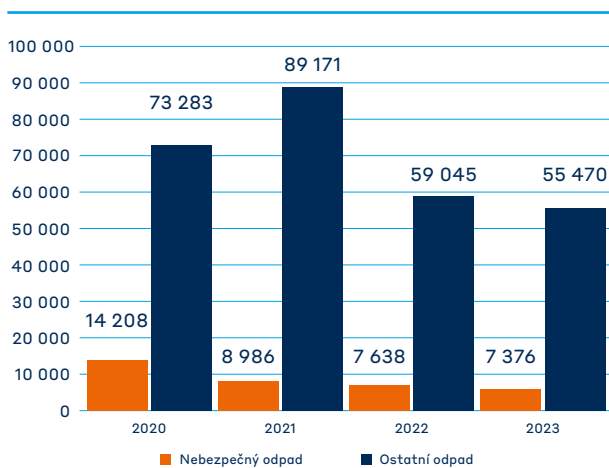
Dále se věnujeme i tématu recyklace stavebních a demoličních odpadů, krátkodobým cílem je dosáhnout na minimální hranici 70 % recyklovaných složek.

2.1.1 Odpadové hospodářství

V oblasti odpadového hospodářství se Správa železnic řídí zejména zákonem č. 541/2020 Sb., o odpadech. Správa železnic si je vědoma, že odpady a obaly produkované ve velkém množství mohou představovat rizikový faktor jak pro lidské zdraví, tak pro ekosystémy a životní prostředí. A to nejen z hlediska nadměrné produkce odpadů, ale i během nakládání s nimi, kdy může docházet k úniku nepůvodních látek do prostředí a k následnému znečištění. Správa železnic se proto při své každodenní činnosti v první řadě snaží předcházet vzniku odpadů a omezovat jejich množství. Správa železnic dodržuje tuto hierarchii způsobů nakládání s odpady:

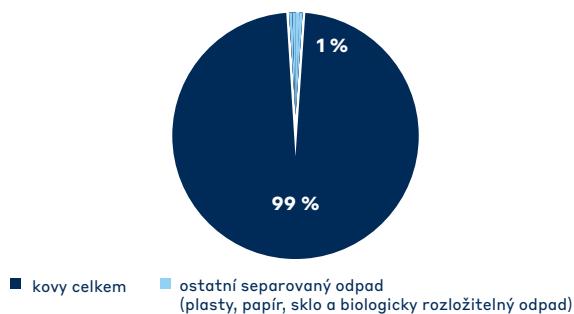
- předcházení vzniku odpadů,
- příprava k opětovnému použití,
- recyklace odpadů,
- jiné využití odpadů, například energetické využití,
- odstranění odpadů.

Na grafu č. 1 je zachycen trend postupného vývoje produkce odpadu mezi lety 2020 až 2023.

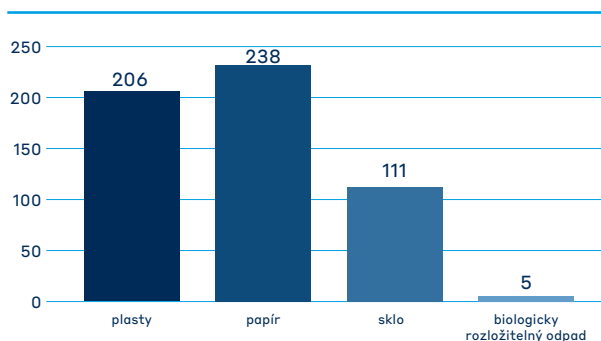


Graf 1. Produkce odpadu za jednotlivé roky 2020–2023 v tunách (t)

Naopak podíl separovaných složek odpadu se daří navyšovat, kdy z grafu č. 2 je patrné, že největší podíl na jednotlivých složkách separovaného odpadu mají kovy a kovové odpady, které tvoří cca 99 % hmotnostního podílu. Za rok 2023 to činí 46 575 t, což představuje meziroční nárůst o 3 291 t. Řádově nižší podíl mají následně plasty, papír, sklo a biologicky rozložitelný odpad, viz graf č. 2.



Graf 2. Podíl jednotlivých složek separovaného odpadu v % za rok 2023



Graf 3. Podíl jednotlivých složek separovaného odpadu v tunách za rok 2023 vyjma odpadů kovových

Dalším krokem k předcházení vzniku odpadu je bezpochyby zavedení zpětného odběru použitých výrobků. Prostřednictvím zpětného odběru Správa železnic předává zejména tyto vybrané výrobky:

- přenosné, průmyslové nebo automobilové akumulátory, baterie, knoflíkové články a napájecí sady,
- výbojky a zářivky,
- pneumatiky,
- elektrozařízení (např. osvětlovací zařízení, zařízení informačních technologií a telekomunikační zařízení, malé a velké spotřebiče a další).

Zaměstnanci Správy železnic, kteří mají na starost nákup výrobků a zařízení, mají povinnost zjistit u prodejce těchto výrobků informace o zpětném odběru nebo odděleném sběru výrobku. Na základě zjištěných informací pak mají možnost bezplatného předání dle pokynů posledního prodejce nebo mohou projednat možnost předání většího množství použitých výrobků přímo s provozovatelem kolektivního systému.

2.1.2 Využívání regenerovaného kameniva

V zájmu zajištění ekonomické efektivity a ohleduplnosti k životnímu prostředí je při přípravě a realizaci investičních akcí zaveden systém opětovného použití kameniva z kolejového lože. Pokud je během konkrétní investiční akce odtěžováno cca pět tisíc tun kameniva, což představuje výměnu nebo zřízení kolejového lože přibližně na dvoukilometrové jednokolejné trati, opětovné použití probíhá s využitím mobilní recyklační základny a regenerované kamenivo je následně využito v rámci dané stavby jak ve frakci 31,5/63 pro kolejové lože, tak ve frakci 0/32 pro konstrukční vrstvy tělesa železničního spodku.

V případě staveb menšího rozsahu, kde není použití mobilní recyklační základny přímo na stavbě ekonomicky výhodné, probíhá recyklace v provozovnách externích subjektů umístěných mimo vlastní stavbu, ale kamenivo se zpět do stavby nevrací. Aktuálně je prověřována technickoekonomická výhodnost modelu zřízení centrálních mezideponií kameniva vyzískaného z menších staveb včetně opravných a údržbových prací, kde by regenerace probíhala až po nashromáždění rentabilního množství kameniva. Kamenivo by se následně dle aktuálních potřeb

opět vracelo do konstrukce železničního svršku a spodku.

Významný pozitivní dopad z hlediska úspory neobnovitelných přírodních zdrojů má rovněž čištění kolejového lože pomocí velké kolejové mechanizace. Strojní čistička provede kontinuální odtěžení stávajícího kolejového lože, jeho mechanické protřídění systémem sít podle velikosti zrn a opětovné vrácení frakce 31,5/63 vyhovující křivky zrnitosti zpět do kolejového lože. Při sanacích tělesa železničního spodku, prováděných tzv. sanačními stroji s kontinuální činností, je separovaně odtěženo kolejové lože a část tělesa železničního spodku. Tyto stroje obnoví křivku zrnitosti a ostrohrannost zrn. Umožňují získání regenerovaného kameniva do kolejového lože (frakce 31,5/63) nebo regenerovaného kameniva pro konstrukční vrstvy tělesa železničního spodku (frakce 0/32). Tento materiál je vrácen zpět do konstrukce koleje a podle potřeby doplňován materiálem novým.

Z objemu vytěženého kameniva z kolejového lože je možno regenerací získat cca 30 % zpětně použitelného kameniva pro kolejové lože frakce 31,5/63 a dalších cca 50 % kameniva frakce 0/32.



2.2 Snižujeme dopad na životní prostředí

Oblast životního prostředí je regulována poměrně rozsáhlou evropskou a národní legislativou. Respektování a dodržování právních požadavků na ochranu životního prostředí přispívá k minimalizaci negativních vlivů na okolí. Kromě oblastí ochrany přírody a krajiny, ovzduší, odpadového a vodního hospodářství, včetně předcházení havarijním únikům a odstraňování ekologických havárií, spadá průřezově do této oblasti i problematika rostlinolékařské péče ve vztahu k aplikaci biocidů a ochrana veřejného zdraví před hlukem a vibracemi.

Železniční doprava, resp. železnice jako taková, je považována za dopravní mód mající environmentální konkurenční výhodu. Je však nezbytné pokračovat v další minimalizaci jejích negativních dopadů na životní prostředí, jako jsou hluk, vibrace, prašnost a znečišťování ovzduší, včetně předcházení vzniku odpadů a recyklace stavebních a demoličních odpadů v co největší možné míře.

	2022	2023
Celkové neinvestiční náklady na oblast životního prostředí	841	950
Celkové neinvestiční náklady na údržbu budov	49	53
Celkové investiční náklady na protihluková opatření při modernizaci tratí	72	72

Tabulka 1. Celkové investiční a neinvestiční náklady na oblast životního prostředí v roce 2022 a 2023 (v mil. Kč)

V dalších podkapitolách uvádíme dle jednotlivých složek životního prostředí konkrétní příklady, jak se snažíme zlepšovat stav životního prostředí a dosáhnout udržitelného rozvoje.

2.2.1 Ochrana přírody a krajiny

Ochrana přírody a krajiny je v podmínkách Správy železnic intenzivně sledována. Chráníme všechny složky životního prostředí při investiční činnosti a rovněž odpovědně udržujeme doprovodnou zeleň pro zajištění bezpečné železniční doprav-

ny cesty (ŽDC). Jedná se zpravidla o eliminaci nepůvodních dřevin nízké ekologické i estetické hodnoty, které případným pádem do průjezdného průřezu trati představují zvýšené bezpečnostní riziko pro provozování drážní dopravy.

Naším cílem je předcházet mimořádným událostem vznikajícím v důsledku těchto jevů. Jejich počet činí za posledních 5 let průměrně 102 případů ročně; samotných pádů stromů nebo jejich částí, jež však nejsou příčinou MU, evidujeme v průměru 881 ročně. Na tento stav má pravděpodobně vliv probíhající změna klimatu, kdy evidujeme nárůst extrémních povětrnostních jevů a nárůst výskytu škůdců související zejména s častějším suchem (kůrovec, dřevokazné houby apod.), kvůli čemuž se dřeviny stávají méně odolnými vůči vnějším vlivům.

Sledovaného cíle se snažíme dosáhnout v souladu se Strategií přizpůsobení se změně klimatu v podmínkách ČR postupnou přeměnou stávající vegetace v okolí železniční dopravní cesty na vegetaci vyhovující bezpečnému a plynulému provozu, navíc s možností zvyšování biodiverzity. Ukazuje se také, že v následujícím období bude potřeba se více zaměřit na porosty na pozemcích cizích právních subjektů v ochranném pásmu dráhy a hledat funkční mechanismy, které sníží míru ohrožení dráhy.

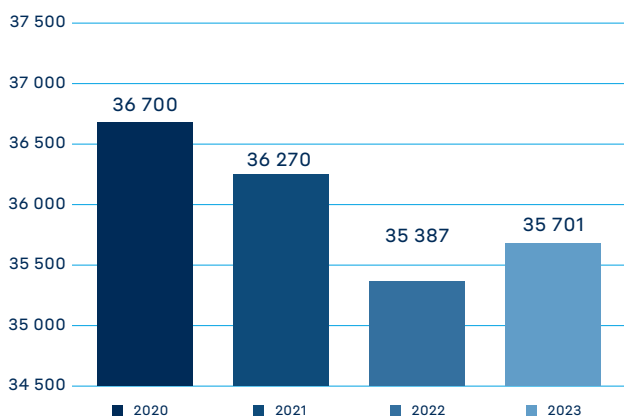
Kromě odpovědné údržby zeleně se podílíme i na dalších pilotních projektech, které mají vliv na údržbu zeleně. Jde například o Studii sledování klimatických a povětrnostních jevů s vlivem na ŽDC či program řešící metodiku a opatření efektivního přístupu k doprovodné zeleni. Další dílčí projekty jsou rozvedeny v následujících podkapitolách.

Opatření k eliminaci růstu nežádoucí vegetace

Součástí údržby vegetace na ŽDC je také odstraňování plevelů z kolejového lože,

a to z důvodů zarůstání temen kolejnic, což může následně způsobit prokluz nebo nedobrzdnění hnacích vozidel. Pro potlačení růstu vegetace využíváme zejména chemické hubení, látky na bázi glyfosátu, a mechanické hubení, jako je sečení a kosení.

V případě chemického hubení vnímáme potřebu snižování množství látek na bázi glyfosátu a upřednostňujeme využití pokročilých technologií v podobě tzv. selektivního postřiku tratí, které vedou ke snížení dávkování herbicidu při zachování stejného účinku. Touto technologií lze postřik zacílit především na místa výskytu plevelů a výrazně tak omezit riziko tzv. úletů. Vzniká tak úspora v množství aplikovaných látek ve výši až 30 %. V aplikaci selektivního postřiku vidíme cestu, kterou lze ve střednědobém horizontu docílit značného snížení množství používaných herbicidů i vynaložených nákladů.



Graf 4. Spotřeba látek na bázi glyfosátu v letech 2020–2023 v litrech (l)

2.2.2 Ochrana a obnova biodiverzity Pilotní projekt Náhrada přípravků na bázi glyfosátu na ŽDC

V roce 2023 skončil projekt, jehož náplní bylo ověření nových poznatků v oblasti údržby vegetace na železnici, které by bylo možné aplikovat na ŽDC i po roce 2023, kdy mělo být ukončeno používání herbicidů na bázi glyfosátu. Výsledkem této studie je však prozatím potvrzení

nenahraditelnosti glyfosátu na železnici. V rámci EU obdobný projekt pokračuje nadále, a to na základě požadavků členských států. Důvodem je potřeba delšího časového období pro odzkoušení a vývoj nových technologií.

Proto také Evropská komise prodloužila povolení použití glyfosátů na dalších 10 let, tedy do roku 2033. Cílem projektu je najít alternativní metody údržby vegetace na železnici, které budou mít minimální dopady na biodiverzitu v těsné blízkosti provozovaných tratí.

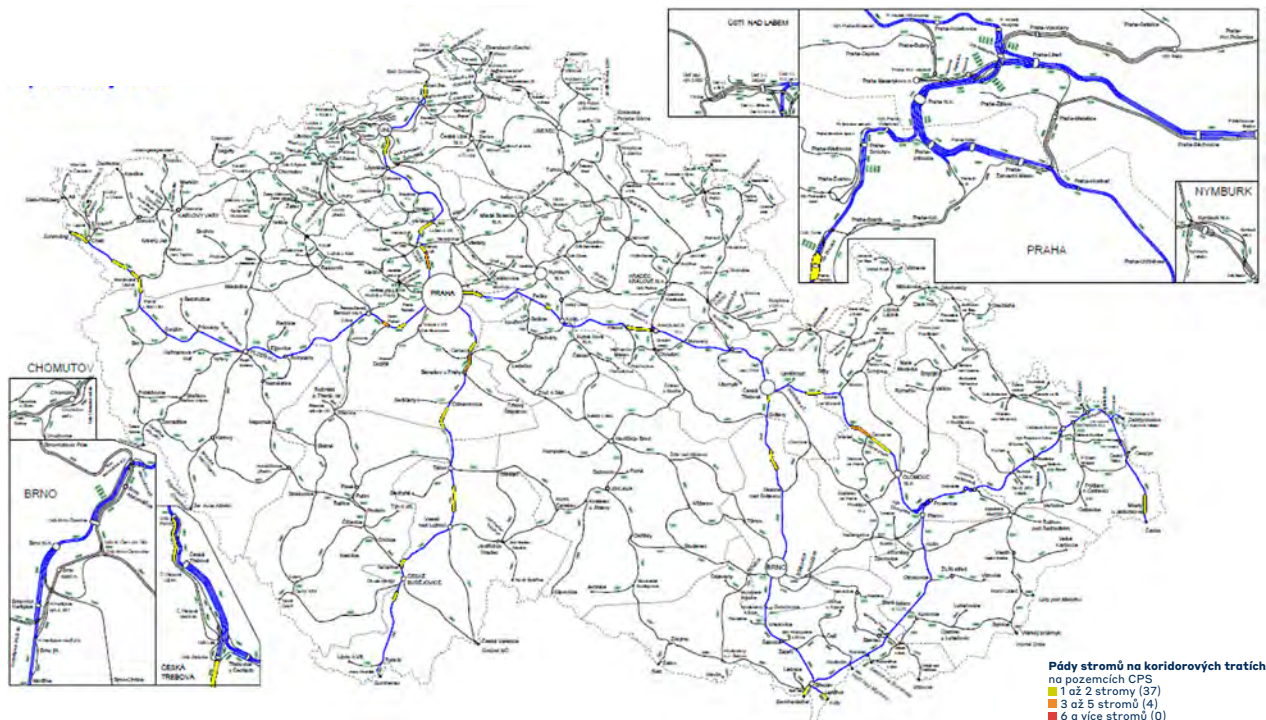
Akční plány péče o zeleň a změna charakteru krajiny v okolí ŽDC

Akční plán pro údržbu zeleně podél železničních tratí představuje náš koncepční dokument pro management a údržbu zeleně, zejména pak dřevin. Cílem tohoto projektu je odstranit na vytipovaných pozemcích Správy železnic dřeviny, které svým stavem mohou ohrozit provoz na ŽDC a dospět do stavu, který bude vyhovovat jak z hlediska bezpečného provozu dráhy, tak i zachování, či přímo zvýšení biodiverzity. Takto modelovaná krajina by se měla následně vyvíjet způsobem, aby do budoucna vyžadovala minimální zásahy a údržbu.

Údržba na úsecích vytipovaných tratí exponovaných častými pády stromů

V roce 2023 jsme zahájili projekt na základě rostoucího počtu mimořádných událostí způsobených častými pády stromů, které však nevykazují viditelně zhoršený zdravotního stavu. Jedná se o dřeviny rostoucí v lesích i mimo les v ochranném pásmu dráhy, a to na pozemcích cizích vlastníků. Správa železnic vyhodnotila nutnost přistoupit k hledání řešení výše uvedených problémů na vytipovaných lokalitách koridorových tratí, viz obr. 3.

Pády stromů na koridorových tratích za období 2019 až 2023 - pozemky CPS



Obrázek 3. Vytipované úseky opakovaných pádů stromů na koridorových tratích z pozemků cizích právních subjektů (CPS) za roky 2019-2023

2.2.3 Vodní hospodářství a ochrana vod

V souvislosti s ochranou vod a vodních zdrojů se primárně řídíme platnou legislativou, zejména zákonem č. 254/2001 Sb., o vodách, který ukládá každému, kdo nakládá s vodami, povinnost dbát o jejich ochranu a zabezpečovat jejich hospodárné i účelné užívání. To se snažíme realizovat během provozu výpravních budov i dalších objektů, kde je s vodami nakládáno.

Zajišťujeme servis a provádění rozborů odpadních vod u více než 50 čistíren odpadních vod (tzv. domovní čistírny). Rozbory vod se snažíme zajišťovat u lokálních firem, abychom minimalizovali dopravu vzorků do laboratoří. Dále podporujeme napojení objektů na kanalizační řad zakončený centrální čistírnou.

V roce 2023 Správa železnic sledovala cca 600 studní. V případě odběrů pitné vody kontrolujeme vedle množství vody i splnění

hygienických limitů. Dodržení množství odebraných vod podle povolení je samozřejmostí, a to i v období sucha. Abychom předcházeli znečištění podzemních vod v lokalitách, kde jsou odstavována hnací kolejová vozidla, koordinujeme pokládky sorpčních textilií. Tento druh materiálu zamezuje tomu, aby se drobné úkapy provozních kapalin z těchto vozidel dostaly do podloží a následně znečistily půdu a podzemní vody.

Abychom dosáhli vyšší efektivity při sledování dodržování zákonných požadavků, vyvíjíme software pro evidenci výše uvedených informací. Cílem aplikace je snadnější kontrola a zároveň provedení pasportizace vodních děl.

Před započítím stavebních prací kládeme důraz na respektování podmínek platných v ochranných pásmech vodních zdrojů, přírodních léčivých a záplavových území. V souladu s principem zadržování

vod v krajině upřednostňujeme vsakování srážkových vod před regulovaným odváděním do jednotné kanalizace.

2.2.4 Ochrana ovzduší

V rámci zajišťování povinností v oblasti ochrany ovzduší, plynoucích zejména ze zákona č. 201/2012 Sb., o ochraně ovzduší, se snažíme předcházet znečišťování ovzduší i nad příslušný právní rámec.

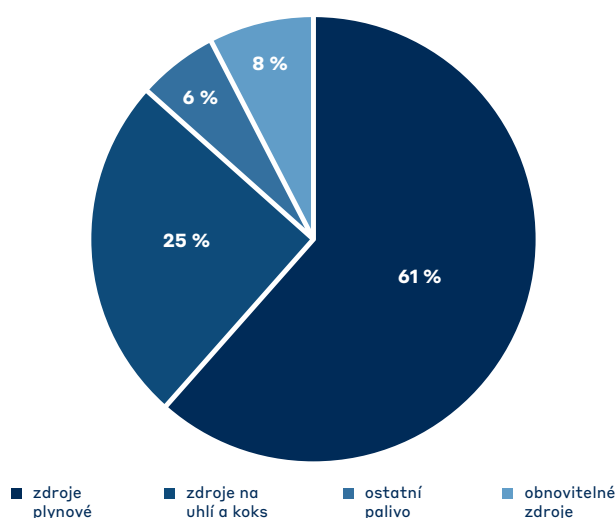
Činnosti spojené s ochranou ovzduší v podmínkách Správy železnic představují následující soubor konkrétních opatření, optimalizovaný z hlediska environmentálního, ekonomického i sociálního:

- eliminace nebo alespoň minimalizace negativních vlivů na lidské zdraví vyplývajících ze znečištění ovzduší znečišťujícími látkami;
- eliminace nebo alespoň minimalizace negativních vlivů znečištění ovzduší na přírodní prostředí;
- naplnění požadavků vyplývajících z platné, nově přijaté a připravované české a evropské legislativy v oblasti posuzování a řízení kvality ovzduší a v souvisejících oblastech;
- monitoring a snižování celkové zátěže ovzduší a množství jednotlivých druhů emisí produkovaných stacionárními zdroji znečišťování ovzduší;
- návrhy opatření ke snižování produkovaného znečištění ovzduší a kontrola jejich realizace;
- obnova a racionalizace tepelných zdrojů znečišťujících ovzduší s využitím adekvátních alternativ;
- obnova a racionalizace klimatizačních systémů s důrazem na zamezení úniku látek a ochranu klimatu a ozónové vrstvy;
- postupná eliminace materiálů s obsahem azbestu v budovách Správy železnic.

Abychom byli schopni deklarovaná opatření dodržet, provádíme postupnou výměnu zdrojů s vyšším emisním zatížením za nízkoemisní, které splňují 4. a 5. emis-

ní třídu podle ČSN EN 303-5. Dále upřednostňujeme šetrnější paliva, jako je například zemní plyn, a také zvyšujeme podíl energie získané z obnovitelných zdrojů.

Pro ilustraci uvádíme v grafu č. 5 přehled skladby energetických zdrojů v celkovém evidovaném počtu cca 3 100 zdrojů. Z něj jasně vyplývá, že naprostou převahu mají zdroje plynové.



Graf 5. Přehled skladby energetických zdrojů v celkovém evidovaném počtu

Správa železnic vedle toho průběžně realizuje stavebně-technický průzkum budov se zaměřením na výskyt azbestu. Předmětem je vizuální prohlídka dostupných prostor spojená s odběrem a analýzou vzorků. Rozsah výskytu a zjištěný stupeň nebezpečnosti azbestových materiálů jsou zapracovány do podrobných Inspekčních zpráv a souhrnného Registr azbestu, které primárně slouží jako podkladový materiál pro plánované rekonstrukce a opravy těchto objektů. V rámci uvedených stavebních zásahů probíhá rovněž odstraňování tohoto nebezpečného materiálu.

2.2.5 Ochrana veřejného zdraví před hlukem a vibracemi

Hluk a vibrace ze železniční dopravy představují nežádoucí jevy dopadající přede-

vším na obyvatele žijící v blízkosti dráhy. Nedílnou součástí rekonstrukcí a modernizací tratí je proto instalace protihlukových, případně antivibračních opatření. Rozsah těchto opatření je potom dán především potřebou snížení hluku, resp. vibrací v takové míře, aby nedocházelo k překračování hygienických limitů stanovených nařízením vlády č. 272/2011 Sb., o ochraně zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací. Pro eliminaci vibrací jsou využívány tzv. antivibrační rohože, které se vkládají do konstrukce železničního spodku. Nejvyužívanějším protihlukovým opatřením jsou potom protihlukové stěny (PHS) představující nejefektivnější opatření co do míry účinnosti. V případě, kdy protihlukovou stěnu nelze instalovat, např. z důvodu narušení krajinného rázu, omezených prostorových podmínek nebo zajištění bezpečnosti na železnici (typicky v blízkosti železničních přejezdů, kde je nezbytné zachování rozhledových poměrů), prověřujeme možnost a účinnost alternativních způsobů snižování hluku. Z těch jsou dnes již běžně navrhovány kolejnicové absorbéry, instalované přímo na stojinu kolejnice, od kterých však lze očekávat snížení hluku pouze o cca 2 dB (zatímco prostřednictvím PHS lze v závislosti na její výšce a podmínkách situování zástavby vůči trati dosáhnout snížení hluku až o 15 dB). V případě jednokolejných tratí lze dále alternativně do bezprostřední blízkosti koleje instalovat tzv. nízkou protihlukovou clonu (NPC), která má účinnost srovnatelnou s PHS. U víceokolejných tratí je účinnost NPC nízká a jejich použití má zde smysl pouze ve specifických případech. Nelze-li docílit potřebného snížení hluku opatřeními na straně dráhy, jsou prováděna individuální protihluková opatření přímo na hlukem zasažených objektech. Volba konkrétních protihlukových opatření nebo jejich kombinace pak závisí především na požadované míře snížení hluku, místních provozních podmínkách a výsledcích projednání se zástupci dotčených obcí.

Jednou ze současných novinek s cílem minimalizovat výšku klasických protihlukových stěn je švédský protihlukový systém Wavebreaker. Jedná se o modulové nástavce upevňované na horní hranu protihlukové stěny. Správa železnic byla prvním provozovatelem dráhy, který umožnil zkušební instalaci tohoto systému na provozované koridorové trati. Budoucí využití tohoto systému bude předmětem širší diskuse a dalšího vývoje.

Jako součást běžné údržby je prováděno broušení kolejnic s cílem eliminace nárůstu hluku v důsledku jejich opotřebení.

Kromě výše uvedených protihlukových opatření, která jsou technického charakteru, je snížení hluku ze železniční dopravy postupně dosahováno rovněž opatřeními organizačními, zaváděnými v souladu s evropskými požadavky na interoperabilitu železničního systému. Jedná se o motivační a restriktivní nástroje vedoucí k modernizaci a obnově nákladních vozů. V letech 2020 a 2021 byl nákladním dopravcům vyplácen bonus za použití modernizovaných vozů, u kterých byla provedena výměna litinových brzdových špalíků za špalíky kompozitní. Dále budou od 8. prosince 2024 zavedeny tzv. tišší tratě, na které bude umožněn vjezd pouze nákladním vozům splňujícím požadavky na nehlukné vozy. Opatření se bude týkat všech tratí s vysokou intenzitou nákladní dopravy, jejich výčet lze nalézt v Prohlášení o dráze 2025.

Důraz klademe rovněž na správné hodnocení hluku ze železniční dopravy, neboť je v mnoha ohledech specifický oproti jiným zdrojům hluku. Za tímto účelem uplatňujeme vlastní manuál pro zpracování hlukových studií a měření hluku ze železniční dopravy, podle něhož postupují naši dodavatelé projekčních prací. Provedení řádného posouzení hlukové zátěže požadujeme také v průběhu projednávání staveb cizích investorů nově umisťovaných

do prostoru ochranného pásma dráhy, aby nedocházelo k navyšování počtu osob zasažených nadlimitním hlukem ze železniční dopravy.

Přehled realizovaných protihlukových opatření	2022	2023
Protihlukové stěny	8 055 m	3 103 m
Nízké protihlukové clony	0	485 m
Kolejnicové absorbéry (délka úseku dvojkolejné trati)	0	170 m
Individuální protihluková opatření (počet ošetřených objektů)	6	1
Broušení kolejnic za účelem snížení hluku (délka kolejí)	57 398 m	16 079 m

Tabulka 2. Přehled realizovaných protihlukových opatření





2.3 Jsme tahounem zelené transformace železnice

Kontinuálně pokračujeme v liniové elektrizaci české železniční sítě. V posledních 17 letech bylo nově elektrizováno 287 km tratí.

Číslo trati	Tratř / traťový úsek	Rok zahájení provozu	Délka (km) – zaokrouhleno
140	Kadaň-Pruněřov – Karlovy Vary	2006	47,0
321	Ostrava-Svinov – Opava východ	2006	28,5
323	Ostrava hl. n. – Ostrava-Kunčice	2007	11,0
024	Letohrad – Lichkov st. hr.	2008	23,6
199	České Velenice st. hr. – České Budějovice	2009	50,7
248	Znojmo – Šatov st. hr.	2009	11,0
291	Zábřeh na Moravě – Šumperk	2010	14,2
232	Lysá nad Labem – Mílovice	2010	5,9
279	Studénka – Sedlnice – Mošnov	2014	6,5
251	Hrušovany u Brna – Židlochovice	2020	3,0
134	Louka u Litvínova – Litvínov	2021	1,5
254	Šakvice – Hustopeče u Brna	2021	7,6
240	Brno-Horní Heršpice – Střelice	2021	13,1
290	Olomouc – Uničov	2022	29,2
143	Kadaň-Pruněřov – Kadaň předměstí	2022	5,4
290	Libina – Uničov	2022	14,3
290	Šumperk – Libina	2023	14,3
Celkem			286,8

Tabulka 3. Přehled elektrizace tratí v letech 2006–2023

2.3.1 Plány rozvoje liniové elektrizace

Správa železnic nechala v roce 2020 u Centra dopravního výzkumu v Brně expertně vyčíslit možnosti snížení emisí CO₂ a úspory energie vlivem realizace liniové elektrizace střídavou soustavou (AC 25 kV, 50 Hz) na vybrané železniční síti k roku 2030 zahrnující více než 120 železničních tratí. Jedna ze zásadních výhod elektrické trakce v porovnání s diesellovou trakcí je především potenciál výrazné úspory energie využitím rekuperace (cca 5–10 % u nákladní dopravy, u osobní dopravy v rozmezí 10–40 %). Další nespornou výhodou je umožnění přenosu vysokých výkonů, což bude hrát velmi důležitou roli v případě očekávaných intermodálních přesunů v nákladní dopravě ze silnice na železnici. V neposlední řadě jsou přínosem až násobně nižší emise CO₂, které se na základě neustále zlepšujícího se energetického mixu a vysoké účinnosti elektromotorů budou v dohledné době nadále snižovat.

Jako nejperspektivnější tratě určené k elektrizaci z pohledu úspory emisí CO₂ (vztaženo k roku 2030) vychází trať č. 071 Mladá Boleslav – Nymburk hl. n. s celkovou úsporou až 185 t CO₂/km a dále trať č. 021 Týniště nad Orlicí – Častolovice – Solnice s úsporou až 180,4 t CO₂/km. Kompletní přehled je v tabulce 6. Významnou roli zde hrají velké dopravní výkony související s přepravou osobních automobilů. Mezi další železnice s vysokým potenciálem úspory

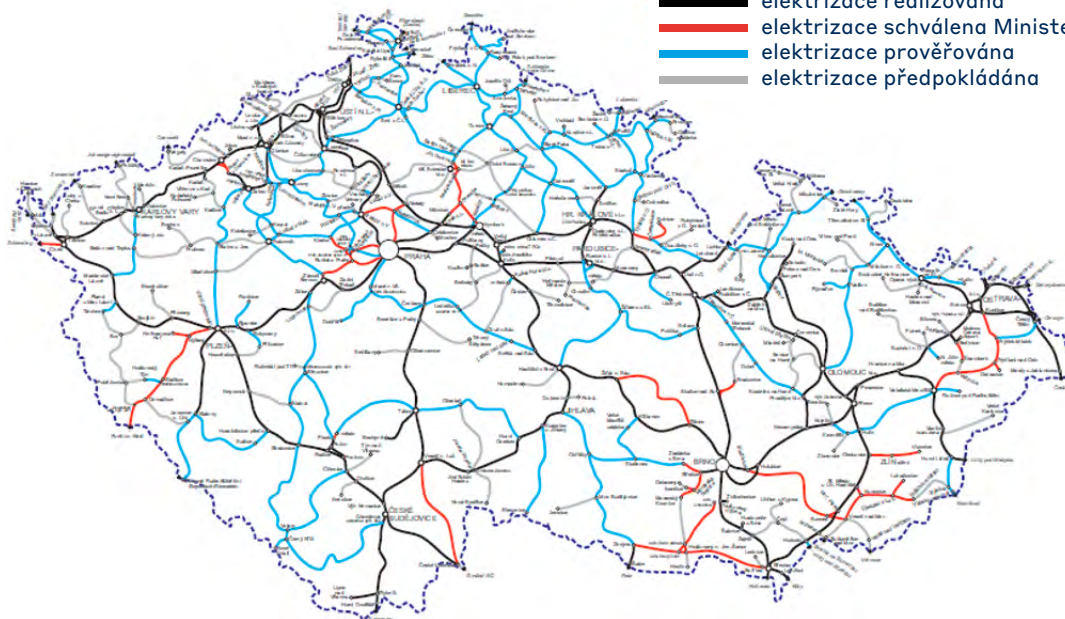


emisí CO₂ patří např. trať č. 323 Ostrava-Kunčice – Frenštát pod Radhoštěm, kde bude u osobní dopravy z důvodu velmi silné příměstské dopravy úspora až 80 %. Překvapivým výsledkem může být trať č. 093 Kladno – Kralupy nad Vltavou, která na rozdíl od výše zmíněných zatím nemá schválenou studii proveditelnosti. Vzhledem k její strategické poloze, která umožňuje bypass železničního uzlu Praha ve směru západ-sever, je velmi vhodná pro budoucí trasování nákladní dopravy. V případě elektrizace by se na ni mohla přeměrovat přeprava leteckého benzínu pro pražské letiště nebo vápence do severočeských uhelných elektráren.

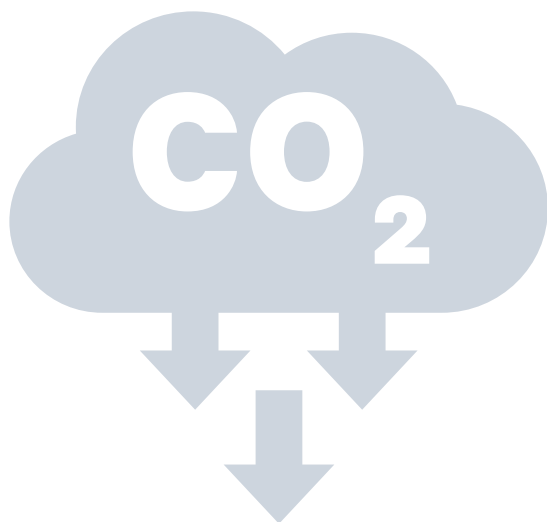
Překvapivým výsledkem může být trať č. 093 Kladno – Kralupy nad Vltavou. Vzhledem k její strategické poloze, která umožňuje bypass železničního uzlu Praha ve směru západ-sever, je velmi vhodná pro budoucí trasování nákladní dopravy. V případě elektrizace by se na ni mohla přeměrovat přeprava leteckého benzínu pro pražské letiště nebo vápence do severočeských uhelných elektráren. Přeprava elektrizace této trati, stejně jako blízkého úseku Hostivice – Středokluky, probíhá v rámci projektu tzv. prostých elektrizací s předpokladem zahájení stavebních úprav v roce 2027.

Návrh výhledové elektrizace

- █ elektrizace realizována
- █ elektrizace schválena Ministerstvem dopravy
- █ elektrizace prověřována
- █ elektrizace předpokládána



Obrázek 4. Návrh výhledové elektrizace (leden 2023)



Potenciál snížení produkce emisí CO₂ nevzniká jen z důvodu samotné elektrizace a následně úspornějšího provozu železniční dopravy, ale díky zvýšení atraktivity železniční dopravy její elektrizací se předpokládá i přesun části silniční dopravy na železnici. Ve studii se proto počítá s navýšením dopravního výkonu železniční dopravy o 15 % na všech tratích vyjma těch,

na kterých je definován individuální nárůst dopravního výkonu nákladní dopravy. Celkový nárůst na všech analyzovaných tratích tak k roku 2030 představuje 657,9 mil. hrtkm. Lze předpokládat, že tento objem dopravy se přesune ze silnice na železnici, čímž lze ušetřit 0,95 % emisí CO₂ vyprodukovaných těžkou silniční nákladní dopravou.

Trať/úsek	Spotř. energie D (2030) [kWh]	Spotř. energie E (2030) [kWh]	Úspora energie [%]	Emise D (2030) [t]	Emise E (2030) [t]	Úspora emisí [%]	Úspora emisí [t/km]	Průměrná úspora rekuperací [%]	Finanční úspora energie a emisí [mil. Kč]	Náklady na elektrizaci [mil. Kč]
Olomouc – Uničov – Šumperk	15 396 786	5 262 161	65,8	3 888	2 333	40,0	27,3	22	32	1 373

Tabulka 4. Dokončené stavební akce v roce 2023

(Zdroj dat: studie Centra dopravního výzkumu (CDV): Možnosti snížení emisí CO₂ vlivem realizace liniové elektrizace, 2020)

Trať/úsek	Spotř. energie D (2030) [kWh]	Spotř. energie E (2030) [kWh]	Úspora energie [%]	Emise D (2030) [t]	Emise E (2030) [t]	Úspora emisí [%]	Úspora emisí [t/km]	Průměrná úspora rekuperací [%]	Finanční úspora energie a emisí [mil. Kč]	Náklady na elektrizaci [mil. Kč]
(Brno – Horní Heršpice) Střelice – Zastávka u Brna	16 818 333	5 201 119	69,1	4 247	2 306	45,7	84,4	25	36	184
Praha – Bubny – Kladno	15 669 259	5 403 152	65,5	3 957	2 396	39,5	50,4	21	32	248

Tabulka 5. Probíhající stavební akce ve sledovaném období 2023

(Zdroj dat: studie Centra dopravního výzkumu (CDV): Možnosti snížení emisí CO₂ vlivem realizace liniové elektrizace, 2020)





Trat'/úsek	Spotř. energie D (2030) [kWh]	Spotř. energie E (2030) [kWh]	Úspora energie [%]	Emise D (2030) [t]	Emise E (2030) [t]	Úspora emisí [%]	Úspora emisí [t/km]	Průměrná úspora rekupe-rací [%]	Finanční úspora energie a emisí [mil. Kč]	Náklady na elektrizaci [mil. Kč]
Častolovice – Solnice	8 788 708	2 776 930	68,4	2 220	1 231	44,5	65,9	18	19	120
Častolovice – Týniště nad Orlicí	7 500 155	2 206 572	70,6	1 894	978	48,3	114,5	30	16	293
Praha-Vysočany – Neratovice	17 593 522	5 326 315	69,7	4 443	2 362	46,8	74,3	25	38	453
Neratovice – Všetaty	3 598 645	1 031 870	71,3	909	458	49,7	75,2	30	8	506
Mladá Boleslav – Nymburk hl. n.	54 285 278	18 399 280	66,1	13 709	8 158	40,5	185,1	17	113	469
Cheb – Cheb st. hr.	3 046 351	942 900	69,0	769	418	45,7	31,9	25	7	88
Plzeň hl. n. – Domažlice	32 676 268	11 272 557	65,5	8 252	4 998	39,4	55,2	17	67	839
Domažlice – Česká Kubice st. hr.	3 615 293	1 236 270	65,8	913	548	40,0	24,3	22	7	212
Písek – Písek město	386 687	116 159	70,0	98	52	47,3	11,5	27	0,8	32
Boskovice – Skalce nad Svitavou	1 226 912	418 686	65,9	310	186	40,1	24,8	24	2,54	40
Kojetín – Hulín	3 897 596	1 559 475	60,0	984	691	29,8	17,2	7	8	136
Frýdlant nad Ostravicí – Frýdek Místek	26 104 157	8 519 655	67,4	6 592	3 777	42,7	117,3	22	55	249
Frýdlant nad Ostravicí – Ostravice	1 323 671	438 303	66,9	334	194	41,9	20,0	23	2,8	113
Frýdlant nad Ostravicí – Valašské Meziříčí	15 602 848	5 605 083	64,1	3 940	2 485	36,9	36,4	22	32	377
Štramberk – Sedlnice	3 231 012	1 026 686	68,2	816	455	44,2	25,8	24	7	112
Otrokovice – Vizovice	8 212 346	2 784 235	66,1	2 074	1 234	40,5	33,6	19	17	200
Veselí nad Moravou – Blažovice	4 763 163	1 485 417	68,8	1 203	659	45,2	7,8	22	10	789
Kojetín – Hulín	3 897 596	1 559 475	60,0	984	691	29,8	17,2	7	1	136
Veselí nad Lužnicí – České Velenice	19 787 037	6 418 363	67,6	4 997	2 846	43,1	39,1	26	7	440
Chomutov – Březno u Chomutova	2 296 939	723 293	68,5	580	321	44,7	23,6	28	1	88
Heřmanova Huť – Nýřany	489 170	167 564	65,7	124	74	39,9	4,9	36	0,2	80

Tabulka 6. Tratě se schválenou studií proveditelnosti elektrizace
(Zdroj dat: studie Centra dopravního výzkumu (CDV): Možnosti snížení emisí CO₂ vlivem realizace linií elektrizace, 2020)

2.3.2 Změna napájení na trakční soustavu AC 25 kV, 50 Hz

Většina tratí, u kterých vychází velký potenciál úspory energie a emisí CO₂ vlivem elektrizace, je v současnosti elektrizována stejnosměrnou soustavou (DC 3 kV).

Její elektrizaci tak musí v řadě případů nejprve předcházet konverze této sítě na střídavou napájecí soustavu (AC 25 kV, 50 Hz).

Z porovnání stávající soustavy DC 3 kV s navrhovanou jednotnou soustavou AC 25 kV, 50 Hz vyplývá, že v případě využití konvenčních transformátorů pro napájení střídavé soustavy budou vzniklé ztráty až o 40 % nižší.

Zpřísňující se legislativa však bude zřejmě v některých nových napájecích bodech vyžadovat osazení trakčních napájecích stanic technologií statických frekvenčních měničů (SFC), která z důvodu neplnění podmínek pro symetrii odběru zamezí negativnímu ovlivnění nadřazené napájecí soustavy.

Dalším významným přínosem použití statického frekvenčního měniče je zamezení průniku rušivých proudových harmonických od trakčního systému AC 25 kV, 50 Hz do nadřazené napájecí soustavy.

Výpočet úspory energie MWh/rok a úspory emisí CO₂

Pro výpočet úspory energie musíme použít porovnání ztrát obou napájecích soustav:

- Hodnota ztrát navýšená po realizaci konverze soustavou AC 25 kV, 50 Hz je 41 437 MWh/rok.
- Celková hodnota ztrát soustavy DC 3 kV je 111 222 MWh/rok.
- Rozdíl hodnoty ztrát bude po provedené konverzi 69 785 MWh/rok.

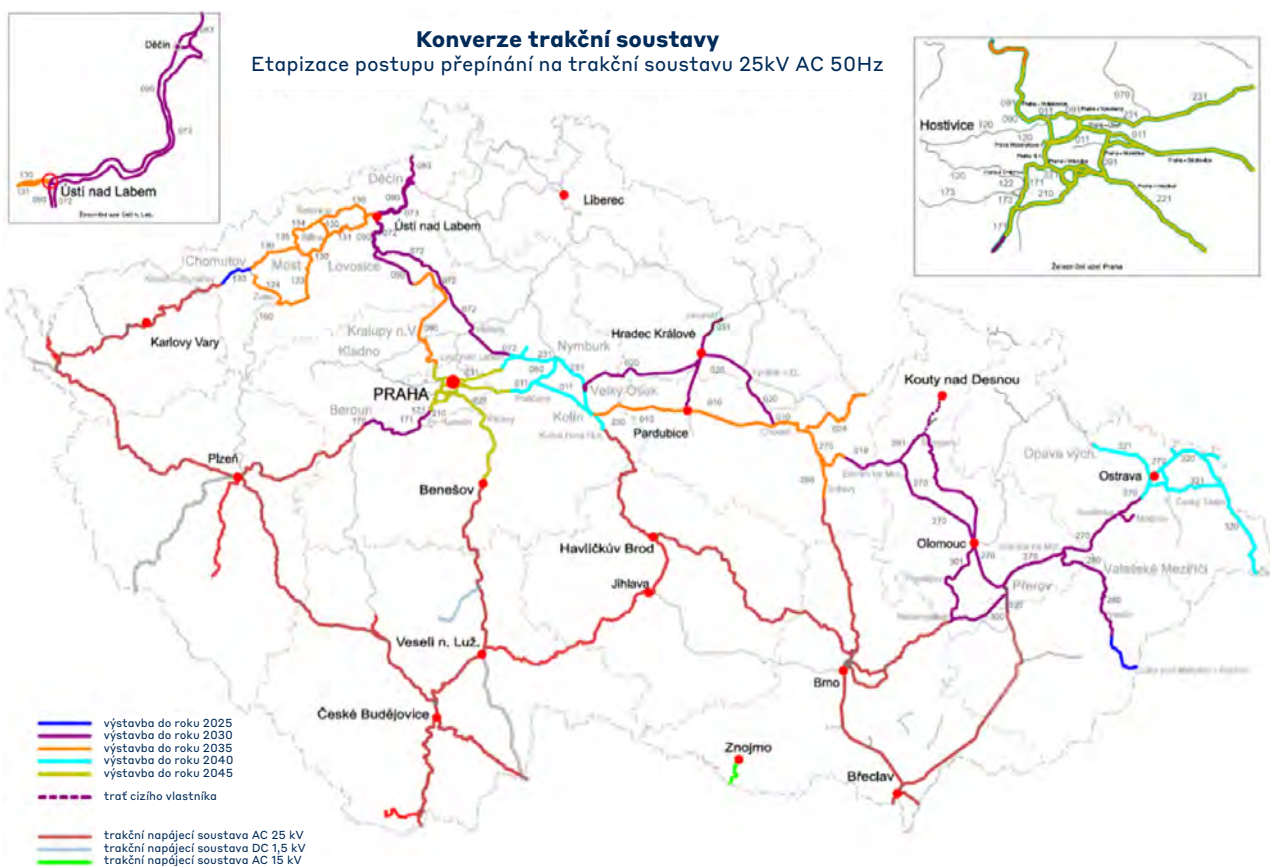
Vypočtenou úsporu energie je nutné navíc navýšit o hodnotu rekuperované elektrické energie předané do nadřazené sítě distributorů o 4 630 MWh/rok. Celková úspora energie navýšená o potenciál rekuperace je tedy 74 415 MWh/rok. Tato suma pak představuje podkladovou hodnotu pro finální výpočet úspory emisí CO₂.

Měrná uhlíková stopa elektrické energie odpovídá očekávanému energetickému mixu pro rok 2030, jejíž hodnota je stanovena na 0,443 kg/kWh. Výsledná výše ročních uspořených emisí CO₂ vlivem změny trakce dosahuje $0,443 \times 74415 = 32\,966$ tun CO₂ za rok.

Z provedených výpočtů vyplývá, že realizace konverze na síti o celkové délce 1 803 km na jednotnou soustavu

AC 25 kV, 50 Hz přispěje ke snížení emisí CO₂ celkem o 32 966 t/rok. Důvodem je především nižší energetická náročnost při stávajících podmínkách provozu železniční dopravy, a to včetně započtení benefitu efektivnějšího využití rekuperované energie.

Celkové emise CO₂ z dopravy v ČR dosahují roční hodnoty asi 19 000 000 t/rok. Jejich snížení o 32 966 t/rok vlivem sjednocení trakční napájecí soustavy na AC 25 kV, 50 Hz na železnici by představoval pokles celkových emisí CO₂ z dopravy o cca 0,17 %.



Obrázek 5. Sjednocení trakční napájecí soustavy na AC 25 kV, 50 Hz

Pilotní projekt s měničovou technologií pro trakční systém 25 kV, 50 Hz v úseku Nedakonice – Říkovice

V souvislosti s přechodem trakčního napájecího systému DC 3 kV na AC 25 kV s frekvencí 50 Hz buduje Správa železnic v České republice nové trakční napájecí stanice (TNS).

S využitím nových trendů a efektivních technologií byla v rámci pilotního projektu „Změna trakční soustavy na AC 25 kV, 50 Hz v úseku Nedakonice – Říkovice“ realizována TNS s měničovou technologií (SFC), a to jako první evropská aplikace u systému 25 kV s frekvencí 50 Hz.

Vlastní realizaci SFC technologie předcházelo více jak čtyřleté období analyzování, přípravy a výběru technického řešení SFC odborem elektrotechniky a energetiky (O24) ve spolupráci s odborníky např. z Austrálie, Švýcarska, Německa či Francie.

Jedná se o celkem tři SFC technologie společnosti ABB (dnes Hitachi Energy), z nichž dvě jsou instalovány v TNS Otrokovice na přípojnice s napětím 22 kV (distributor EG.D, a. s.) a jedna v TNS Říkovice na přípojnice s napětím 110 kV (distributor ČEZ Distribuce, a. s.). V roce 2023 byly v přípravě úseky Říkovice – Hranice na Moravě, Střelná st. Hranice – Vsetín a Vsetín – Hranice na Moravě.





Zelená železnice – udržitelná mobilita

3.1 Snižujeme energetickou náročnost budov a nádraží

Nejvýznamnější energeticky úsporné projekty realizované Správou železnic mají klíčový vliv na zlepšování energetické hospodárnosti a zároveň vedou k naplňování závazků energetické politiky a cílů energetické strategie Správy železnic.

U všech energeticky úsporných opatření se identifikuje a vyhodnocuje celkové snižování spotřeby energií a provozních nákladů i úspora emisí CO₂.

3.1.1 Výměna osvětlení v železničních stanicích za LED technologie

Vývoj nahrazování konvenčního osvětlení (sodíkové a rtuťové výbojky) za LED technologie s identifikací energetických a ekonomických úspor včetně snižování emisí CO₂ je sledován od roku 2015. V následujících tabulkách je znázorněn pozitivní vývoj postupné instalace LED osvětlení v železničních stanicích a zastávkách, kde je patrný neustálý pokles spotřeby elektrické energie, nákladů a emisí CO₂.

	Příkon původních svítidel (kW)	Příkon LED (kW)	Úspora (kW)	Úspora (%)	Počet původních svítidel (ks)	Počet svítidel LED (ks)	Rozdíl LED / původní (ks)	Úspora el. energie (MWh)	Úspora nákladů (Kč)	Úspora CO ₂ (t)
2022	519	263	255	49	2 252	2 767	515	1 031	5 195 340	421
2023	498	199	298	60	2 454	2 669	215	1 190	5 404 440	440

Tabulka 7. Přehled příkonů, úspory elektrické energie, nákladů a emisí CO₂ v roce 2022 a 2023

Období	Úspora el. energie (MWh)	Úspora nákladů (Kč)	Úspora CO ₂ (t)
2015–2017	1 609	4 826 034	785
2018–2020	2 981	9 485 691	1 237
2021	957	3 446 496	373
2022	1 031	5 195 340	421
2023	1 190	5 404 440	440
Souhrn	7 768	28 358 001	3 256

Tabulka 8. Celkový přehled úspor elektrické energie, nákladů a CO₂ za období 2015–2023

3.1.2 Energetické úspory rekonstruovaných budov a novostaveb

U rekonstrukcí je kladen důraz na vhodné zateplování obvodového pláště budovy, výměnu a renovaci oken a dveří, výměnu zdroje pro vytápění, chlazení nebo přípravu teplé vody včetně rozvodů a využití systémů měření a regulace. Součástí výměny vnitřního a venkovního osvětlení za LED technologie je pak instalace pohybových čidel a systémů řízení umělého osvětlení v závislosti na denním světle. Dále dochází k využití systémů nuceného větrání s rekuperací odpadního tepla, instalování účinných obnovitelných zdrojů energie (tepelná čerpadla, FVE, termické solární systémy), ale i zavádění energetického managementu (měření a dálkové odečty energií, instalace termoregulačních ventilů apod.).

Zároveň dochází k náhradě stávajících objektů ve špatném technickém stavu novými budovami nebo celými areály podle současných přísných legislativních podmínek. Pro spolufinancování energeticky úsporných opatření se využívají vhodné dotační programy ČR a EU, popř. další metody spolufinancování k dosažení energetických úspor. U těchto budov jsou na základě zpracovaných energetických dokumentů (energetické posudky, ekologické vyhodnocení apod.) detailně vyčísleny úspory generované realizovanou rekonstrukcí. Díky energeticky úsporným opatřením realizovaným v období 2017–2022 uspoříme ročně přibližně 6 300 MWh energie a 2 200 tun CO₂. V následujících tabulkách č. 9 a č. 10 jsou uvedeny nádražní budovy osobních nádraží, jejichž rekonstrukce byla v roce 2023 dokončena nebo probíhala.



Lokalita	Úspora spotřeby MWh/rok	Celková úspora energie	Úspora CO ₂ t/rok	Úspora CO ₂	Období realizace:
Rekonstrukce dokončené v roce 2023					
Moravský Beroun	460	84 %	153	84 %	2/2021-3/2023
Opava západ	654	66 %	224	54 %	3/2021-9/2023
Písek	157	70 %	31	37 %	1/2021-10/2023
Chodov	248	90 %	52	86 %	8/2022-12/2023
Tachov	43	35 %	15	55 %	6/2021-11/2023
Kravaře	107	61 %	22	57 %	9/2022-12/2023
Bílina	78	43 %	34	32 %	10/2022-12/2023
Benešov nad Ploučnicí	23	16 %	9	9 %	10/2022-12/2023
Aš	530	95 %	74	67 %	10/2022-12/2023
Bystřice (Bystrzyca)	57	21 %	14	21 %	11/2022-8/2023
Pardubice, 1. etapa	201	16 %	84	17 %	12/2020-12/2023
Ostružná	110	71 %	36	71 %	9/2022-11/2023
Sokolnice-Telnice	120	56 %	28	52 %	9/2022-12/2023
Karviná	320	73 %	141	74 %	11/2022-12/2023
Teplice v Čechách, 1. etapa	23	9 %	4	2 %	8/2022-12/2023
Rekonstrukce probíhající v roce 2023					
Beroun	605	46 %	65	20 %	8/2020-3/2024
Planá u Mariánských Lázní	232	71 %	53	72 %	4/2021-3/2024
Plzeň hl. n.	520	40 %	115	12 %	4/2021-3/2024
České Budějovice	463	23 %	151	23 %	6/2020-4/2024
Světlá nad Sázavou	31	23 %	114	81 %	10/2022-3/2024
Krásná Lípa	122	38 %	58	49 %	11/2022-7/2024
Senice na Hané	47	55 %	8	42 %	12/2023-8/2024
Souhrn	5 151	X	1 485	X	

Tabulka 9. Přehled úspor energie a CO₂ generovaných rekonstrukcí – realizace dokončená 2023 nebo probíhající

V další tabulce č. 10 jsou uvedeny projekty rekonstrukcí výpravních budov, které byly v roce 2023 v pokročilé fázi projektové přípravy.

Lokalita	Úspora spotřeby MWh/rok	Celková úspora energie	Úspora CO ₂ t/rok	Úspora CO ₂
Tábor	328	61 %	105	56 %
Jihlava	328	46 %	156	41 %
Bečov nad Teplou	19	16 %	93	53 %
Hlinsko v Čechách	12	9 %	11	23 %
Valšov	25	49 %	34	60 %
Plzeň-Jižní Předměstí	50	17 %	17	23 %
Jindřichův Hradec	165	46 %	31	39 %
Nepomuk	99	47 %	19	34 %
Hlučín	25	31 %	14	55 %
Chuchelná	118	77 %	25	76 %
Jindřichov ve Slezsku	224	88 %	65	77 %
Čáslav	88	82 %	89	82 %
Františkovy Lázně	141	32 %	39	32 %
Lovosice	346	44 %	175	38 %
Kopřivnice	228	72 %	19	51 %
Velká Bystřice	147	82 %	36	86 %
Ostrava-Vítkovice	108	64 %	93	64 %
Jaroměř	409	63 %	56	22 %
Klatovy	496	37 %	56	15 %
Souhrn	3 356	X	1 133	X

Tabulka 10. Přehled úspor energie a CO₂ generovaných rekonstrukcí – příprava

3.1.3 EPC projekty

Program EPC vznikl pro dosažení cílů, které jsou stanoveny v Zelené dohodě pro Evropu a v Národním akčním plánu čisté mobility v ČR. Jedním ze způsobů realizace a financování je tzv. EPC (Energy Performance Contracting), kdy je projekt splácen až z vytvořených úspor. EPC projekty často zahrnují výměnu osvětlení či rekonstrukci otopného systému. Podmínkou je generování úspor tak, aby bylo

možné počáteční investici splatit z ušetřených prostředků. Správa železnic vytipovala k pilotnímu prověření formou EPC tyto objekty: Benešov u Prahy, Benešov nad Ploučnicí, Krásná Lípa. Od tohoto způsobu financování projektů si postupně slibujeme příspěvek k úspoře finančních prostředků, ke snížení spotřeby energií a k budoucímu naplnění Energetické strategie České republiky.

3.2 Instalujeme fotovoltaické elektrárny

3.2.1 FVE na střechách

Využití FVE jako účinného obnovitelného zdroje energie (OZE) je pro Správu železnic důležitým bodem z hlediska naplňování energetické strategie. S ohledem na vývoj nových technologií, legislativních požadavků na snižování úrovně uhlíkové stopy a zvyšování energetické soběstačnosti budov klademe velký důraz na prověřování instalací těchto technologií na střechy budov.

V pokročilé fázi projektové přípravy či realizace se nachází výstavby FVE ve 28 lokalitách v rámci 1. vlny žádostí – RRF v režimu D+B. Ve 2. vlně jsou navrženy FVE v dalších 27 lokalitách.

V prosinci roku 2023 byl spuštěn projekt „Návrh prioritních a vhodných nemovitostí Správy železnic pro instalaci FVE s instalovaným výkonem nad 50kWp a nad 100kWp“. V rámci projektu bude posouzeno cca 300 objektů, které jsou vhodné k instalaci FVE.

3.2.2 FVE na brownfieldech

V projektech rekonstrukcí železničních stanic a infrastruktury Správa železnic prověřuje nevyužité pozemky, které by k instalaci FVE mohly sloužit.

Vyrobená zelená elektrická energie bude primárně dodávána do LDSŽ. Instalace FVE jsou prověřovány jak v rámci investičních akcí, tak i pro doposud nevyužité brownfieldy.

V první vlně prověřujeme instalace FVE na 18 brownfieldech. Jedná se o první fázi monitoringu potenciálu využití FVE na pozemcích Správy železnic a máme v plánu jej nadále rozšiřovat.



3.3 Přispíváme k rozvoji e-mobility a multimodality

Na dopravu připadá čtvrtina skleníkových plynů produkovaných v EU a tento podíl stále roste. K dosažení klimatické neutrality do roku 2050 je třeba emise z dopravy snížit o 90 %. K tomu musí přispět i individuální automobilová doprava. Proto již nyní dochází ke značnému nárůstu podílu elektromobilů na silnicích. Jedním ze základních dokumentů je strategie Zelená dohoda pro Evropu, kterou přijala i Česká republika. Za účelem její realizace je třeba změnit politiku v oblasti dodávek čisté energie napříč celou ekonomikou. Pro plnění těchto dohod ve městech máme strategický cíl podílet se na budování infrastruktury pro nabíjení elektromobilů a propojit tak individuální osobní a veřejnou železniční dopravu. Dle 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 kabelovodů nejméně pro každé páté parkovací místo, aby byla v pozdější fázi umožněna instalace dobíjecích stanic pro elektrická vozidla. To je vyžadováno v případech, kdy:

- a) parkoviště je umístěno uvnitř budovy a větší renovační opatření se týkají i parkoviště či elektrických rozvodů budovy nebo
- b) parkoviště s budovou fyzicky sousedí a větší renovační opatření se týkají i parkoviště či elektrických rozvodů parkoviště.

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 a jejich dostatečné kapacity u železničních stanic a zastávek.

Na základě podepsané Rámcové smlouvy o nájmech částí pozemků pro účely instalace a provozu dobíjecích stanic pro elektromobily mezi Správou železnic a ČEZ, a. s., se s nabíjecími stanicemi počítá již v projektových fázích. Parkovací místa s dobíjecí stanicí je již stavebně připraveno ve Vsetíně jako součást realizace parkovacího domu Správy železnic, kde by měly být umístěny dobíjecí stanice 2xAC a 2xDC.

Otevření terminálu Vsetín je v plánu v roce 2024. Další lokality, kde je již provedena stavební připravenost, nebo se s ní počítá v projektu, jsou např.: Terminál Dlouhá Míle, výstavba nového hlavního nádraží v Brně, Benešov nad Ploučnicí, Chodov, Aš, České Budějovice, Písek, Nýřany, Lovosice, Františkovy Lázně a Most. Další lokality se v rámci připravovaných projektů prověřují.



Social, Safety, Security

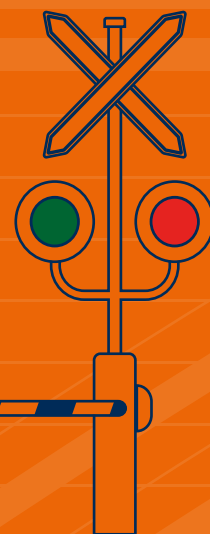
BEZPEČNOST NA PRVNÍM MÍSTĚ

Činnost Správy železnic má významný dopad na společnost, a to jak vně organizace, tak uvnitř.

Správa železnic proto s nejvyšším úsilím dělá vše tak, aby její činnost byla prospěšná všem.

Nehody

Komfort



školy



dodavatelé



zahraničí



zaměstnanci



veřejnost

Společně jako tým

Zaměstnanci jsou hlavní silou, bez nich by Správa železnic neexistovala. Naši odpovědnost dovnitř organizace se snažíme naplňovat právě přístupem k nim.

V rámci podpory zdraví mají zaměstnanci např. nárok na kondiční pobyty v českých lázeňských zařízeních.

Zaměstnance organizace kromě toho pravidelně vzděláváme, a to nejen v našich interních předpisech, ale snažíme se co nejvíce rozvíjet i jejich kreativitu a přenositelné kompetence.

Rovnost příležitostí

Významnou složkou je rovnost příležitostí pro všechny současné i potenciální zaměstnance, společně s partnery z Evropy jsme součástí dohody sociálních partnerů na železnici (CER a ETF) – Ženy na železnici.



SAFETY FIRST

Klíčovým prvkem naší práce pro společnost je bezpečnost.

Každý den dbáme o bezpečnost železniční dopravy, která rovněž zlepšuje její komfort.

Zaváděním bezpečnostních traťových systémů, zabezpečovacího systému ETCS, zvyšováním bezpečnosti železničních přejezdů, implementací systému prevence, zajišťováním kybernetické bezpečnosti a celou řadou dalších dílčích změn dlouhodobě podporujeme rozvoj celé železniční sítě na území České republiky.

BEZPEČNOST NA TRATI

KOMFORT DOPRAVY

KYBERBEZPEČNOST

SPOLEHLIVÉ PŘEJEZDY

ETCS A SYSTÉM PREVENCE

Bezpečnost dopravy

4.1 Bezpečně provozujeme dráhu

Intenzivně investujeme do rozvoje infrastruktury, abychom zvýšili bezpečnost provozování dráhy. Modernizace zahrnuje mimo jiné implementaci GSM-R a ETCS. Důraz klademe rovněž na zvyšování zabezpečení přejezdů, které jsou statisticky nejrizikovějším místem z hlediska vzniku mimořádných událostí.

V oblasti prevence bezpečnosti realizujeme bezpečnostní kampaně a celou řadu dalších projektů. Jejich cílem je podpořit prevenci a osvětu v oblasti bezpečnosti na železnici, seznámit veřejnost všech věkových kategorií s pravidly chování v blízkosti kolejí a současně upozornit na fatální následky nerespektování těchto pravidel. Natáčíme preventivní bezpečnostní videa, pořádáme workshopy a tematické akce. V kontextu infrastruktury pozornost směřuje zejména na modernizaci tranzitních koridorů a dalších tratí zařazených do systému TEN-T, železničních uzlů a modernizaci ostatních tratí zařazených do evropského železničního systému. Zaměřili jsme se i na zrychlení průjezdu některými železničními uzly. V dlouhodobém záměru pracujeme na zajištění interoperability vybraných tratí, především prostřednictvím výstavby digitálního rádiového systému GSM-R. Implementaci GSM-R a ETCS v rámci evropských standardů realizujeme podle implementačního plánu ERTMS. Systém ETCS již byl aplikován na řadě páteřních tratích, další traťové úseky jsou v realiza-

ci či v přípravě. Aktuálně jsou prováděny zátěžové testy ETCS v jednotlivých úsecích, které budou od 1. ledna 2025 převedeny do výhradního provozu. Souběžně s tím jsou implementována opatření pro zvýšení spolehlivosti systému ETCS. Investice, které směřovaly do opravy železniční dopravní cesty, zahrnovaly kromě výměny železničního svršku a zlepšení zabezpečení přejezdů také opravy nástupišť a osvětlení zastávek, mostů a propustků.

4.1.1 Železniční přejezdy

V uplynulém období pokračovalo intenzivní zvyšování úrovně zabezpečení železničních přejezdů. V roce 2022 bylo díky investicím rekonstruováno a modernizováno 233 železničních přejezdů, v roce 2023 to bylo dalších 124 přejezdů. V následujících letech chceme pokračovat v rychlém tempu jejich modernizace, jen v roce 2024 předpokládáme rekonstruovat či modernizovat nejméně 100 železničních přejezdů. Vycházíme přitom z programového prohlášení vlády modernizovat 500 železničních přejezdů do roku 2025.

Jednou z cest ke zvýšení bezpečnosti je rušení nebo nahrazování železničních přejezdů. Železniční přejezdy jsou buď rušeny investiční činností, nebo prostřednictvím správních řízení, která iniciují oblastní ředitelství Správy železnic u silničních správních úřadů. Proces rušení

přejezdů je vždy velmi individuální, neděje se tak hromadnou formou. Naopak se každé možné zrušení nebo náhrada musí řádně projednat se všemi dotčenými subjekty. Naším cílem je se vždy dohodnout na podmínkách s vlastníky a uživateli předmětných komunikací. Prověřování možností rušení vybraných přejezdů včetně určení příslušných správních postupů vyplývá z platné právní úpravy. Ověřování potřebnosti přejezdu tedy automaticky neznamena jeho rušení. Ke snižování počtu přejezdů dochází na málo využívaných komunikacích (především na polních a lesních cestách), kde je možné využití adekvátní a zákonem přijatelné objízdové trasy, případně vybudování náhradní komunikace.

V roce 2023 bylo zrušeno 61 železničních přejezdů, z toho 19 v rámci investiční činnosti, 42 na základě žádostí o zrušení podané na silničním správním úřadě. V nadcházejícím období předpokládáme zrušení dalších vyšších desítek přejezdů.

Novela zákona č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích, ve snaze rušit málo využívané železniční přejezdy významně pomohla. Především došlo k vyjasnění zákonem daných podmínek a pravidel pro projednávání rušení přejezdů.

Na železniční síti se k 31. 12. 2023 nacházelo 7 580 přejezdů.



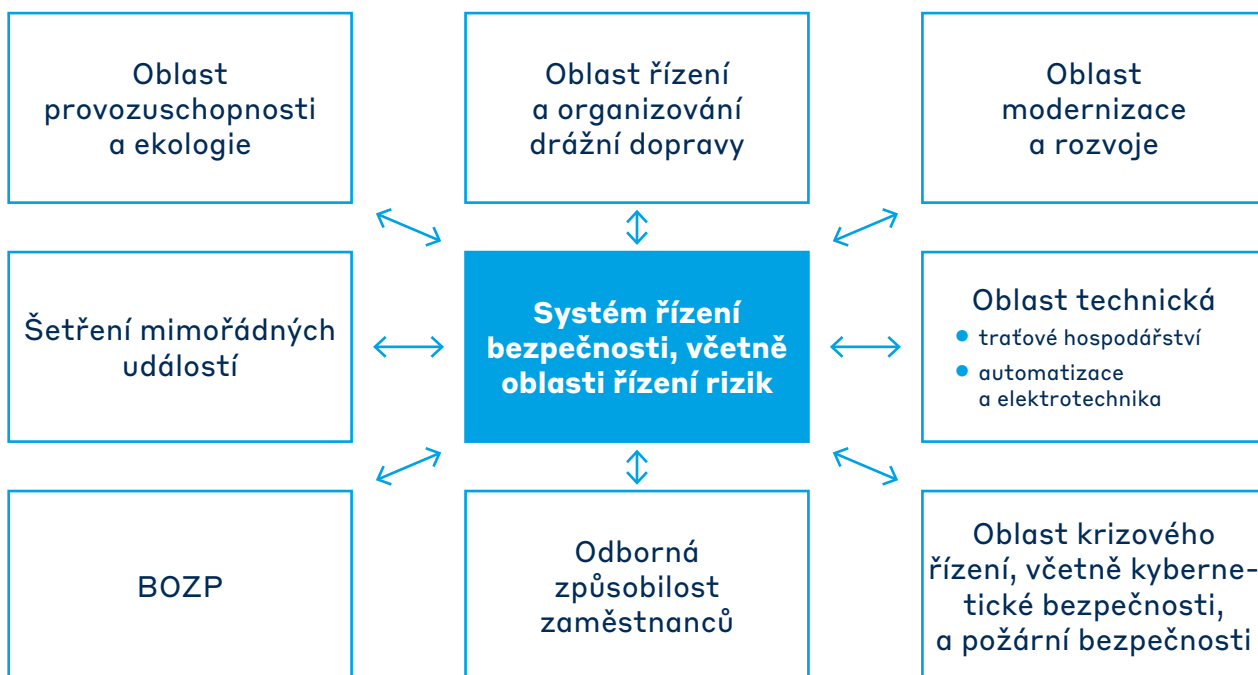
4.1.2 Řízení bezpečnosti

Jsme držitelem Osvědčení provozovatele dráhy (Schválení z hlediska bezpečnosti, číslo CZ2120230001), platného do 13. 5. 2028. Schválení z hlediska bezpečnosti osvědčuje uznání systému zajišťování bezpečnosti provozovatele dráhy v Evropské unii v souladu se směrnicí (EU) 2016/798 a použitelnými vnitrostátními právními předpisy.

Rovněž jsme držitelem Osvědčení dopravce (Jednotné osvědčení o bezpečnosti, číslo CZ1020230082), platného do 7. 4. 2028. Toto osvědčení potvrzuje

schválení systému zajišťování bezpečnosti (SMS) železničního podniku, včetně opatření přijatých železničním podnikem s cílem splnit specifické požadavky nezbytné pro bezpečný provoz příslušné sítě (příslušných sítí) v souladu se směrnicí (EU) 2016/798 a použitelnými vnitrostátními právními předpisy.

Systém bezpečnosti provozování dráhy i provozování drážní dopravy je u Správy železnic zajišťován ve všech oblastech činností, do kterých provozování dráhy celostátní a drah regionálních zasahuje, jak je patrné na následujícím obrázku č. 6.



Obrázek 6. Systém bezpečnosti provozování dráhy i provozování drážní dopravy



Odbor systému bezpečnosti provozování dráhy (O18) zavedl v roce 2012 systém řízení kvality podle normy ČSN EN ISO 9001:2008, který následně transformoval v souladu s požadavky normy ISO 9001:2015 a absolvoval re-certifikační a dozorové audity, při kterých prokázal, že systém managementu v organizaci odpovídá požadavkům normy. Z auditů dále vyplynulo, že účinnost systému řízení je efektivní a systém je zajišťován správně, podle obecně platných norem a předpisů, a že dokumentace je řízena. Implementace systému řízení kvality je zaměřena na tři hlavní procesy – zjišťování příčin a okolností vzniku mimořádných událostí, šetření smrtelných a určených pracovních úrazů a zajišťování systému bezpečnosti provozování dráhy a drážní dopravy.

O18 je držitelem certifikátu ISO 9001:2015, kterým dokladuje, že má zavedený systém řízení kvality a tento systém účinně uplatňuje.

V systému bezpečnosti provozování dráhy i provozování drážní dopravy u Správy železnic nebyly v uplynulých letech ze strany dozorových orgánů státní správy shledány žádné nedostatky, je aktuální a plně funkční. Bezpečnost provozování dráhy i provozování drážní dopravy má trvale velmi vysokou úroveň, stanovené bezpečnostní cíle jsou plněny. Pokraču-

jeme v naplňování Evropského prováděcího plánu a Národního implementačního plánu ERTMS/ETCS.

Řízení bezpečnosti je u nás vrcholově zajišťováno nejvyšším managementem organizace, výkonné řízení je organizační strukturou přeneseno na všechny úrovně řízení a je zajišťováno ve smyslu platných předpisových ustanovení. Prostřednictvím funkčního systému vnitřních předpisů, pravidelných školení a ověřování znalostí je zajištěno, že každý zaměstnanec si je vědom důležitosti zajištění bezpečnosti při výkonu své činnosti.

Požadavky na systém bezpečnosti provozování dráhy a drážní dopravy jsou u Správy železnic popsány v dokumentu SŽ SMS Příručka „Systém bezpečnosti provozování dráhy a drážní dopravy státní organizace Správa železnic“. Tento dokument je zpracován v souladu s požadavky směrnice Evropského parlamentu a Rady (EU) 2016/798 o bezpečnosti železnic, v platném znění, zákona č. 266/1994 Sb., o dráhách, v platném znění, metodiky Agentury Evropské unie pro železnice (ERA) vydávané formou příruček (např. Příručka „Požadavky na systém zajišťování bezpečnosti v souvislosti s osvědčením o bezpečnosti nebo schválením z hlediska bezpečnosti“) a metodických pokynů Drážního úřadu.





4.2 Zavádíme evropský vlakový zabezpečovací systém (ETCS)

4.2.1 ETCS

Zavádění ERTMS/ETCS v českém prostředí vyvolává změnu koncepce v přístupu a celkovém pohledu na zabezpečovací zařízení, zejména pak ve vazbě na řízení provozu a související profese. Podle 4. železničního balíčku EU již není možné na železniční síti v EU, včetně tratí Správy železnic, nadále instalovat neinteroperabilní prvky. Nadto se v rámci aktualizace koncepce přístupu EU k síti TEN-T změní i přístup k existujícím národním systémům, pro něž se stanoví termíny jejich odstranění ze železniční sítě. Proto již nově instalujeme především zabezpečovací zařízení a systém rádiové komunikace, které jsou kompatibilní s interoperabilními vozidly (ETCS, GSM-R a do budoucna jeho generačního nástupce FRMCS).

Historicky vyvíjené systémy zabezpečení drážní dopravy vycházely primárně z národních potřeb a zvyklostí a byly přizpůsobeny zdejšími podmínkami provozování dráhy. Systém ETCS vyžaduje přizpůsobení stávající infrastruktury, změny v předpisovém zajištění problematiky a zavádění nových organizačně-administrativních postupů. Aktivně se zapojujeme do rozvoje tohoto systému a všech jeho komponent na evropské úrovni.

Tuto aktivitu podtrhuje členství Správy železnic ve sdružení ERTMS Users Group (jako první správce železniční infrastruktury z bývalého východního bloku) a od roku 2023 také EULYNX, které připravuje jednotná rozhraní mezi různými prvky zabezpečovacího zařízení a dalšími zařízeními, např. informačními systémy pro podporu řízení provozu.

Zavádění ETCS primárně řešíme z pohledu traťové části, nicméně i jako dopravce máme již vozidla vybavená mobilními částmi (OBU) ETCS a současně probíhá vybavování dalších našich speciálních hnacích drážních vozidel systémem ETCS. Touto instalací, spolu s dalšími plánovanými nákupy nových vozidel, jejichž součástí bude mobilní část systému ETCS přímo z výroby, předpokládáme dostatečné pokrytí všech tratí s výhradním provozem pod ETCS od roku 2025.

4.2.2 ETCS – traťová část

Momentálně připravujeme instalace traťové části systému ETCS ve dvou úrovních. Primárně se zaměřujeme na evropsky významné tratě (TEN-T), kde instalujeme ETCS úrovně 2 (Level 2) založené na rádiovém přenosu informací. Rovněž se věnujeme zvýšení bezpečnosti regionálních a méně zatížených celostátních tratí pomocí tzv. ETCS Regional. Traťovou část ETCS Level 2 tvoří radiobloková centrála a eurobalízy. Centrála sleduje jednotlivé vlaky a komunikuje s nimi prostřednictvím digitálního rádiového systému GSM-R. U traťové části ETCS Regional se využívá zejména přepínatelných a nepřepínatelných



ných eurobalíz pro komunikaci s vlakem (pracuje se s principy ETCS úrovně 1). Systém ETCS v obou variantách zná pozici, směr jízdy a rychlost vlaků a ve spolupráci s mobilní částí kontroluje, zda strojvedoucí vlaku dodržuje rychlost jízdy a reaguje správně na situaci na trati. Umí zastavit vlak u návěstí „Stůj“ a tím, oproti stávajícímu stavu, významně zvyšuje bezpečnost na železnici.

V roce 2023 probíhal ověřovací provoz na následujících úsecích s traťovou částí ETCS:

- Petrovice u Karviné – Hrušky (mimo);
- Česká Třebová (mimo) – Brodek u Přerova;
- Plzeň (mimo) – Cheb (mimo);
- Český Brod – Praha-Malešice – Praha-Uhřetěves;
- Praha-Uhřetěves (mimo) – Olbramovice, obvod Votice;
- Kolín – Česká Třebová – Adamov, Modřice – Břeclav – st. hr. ČR/Rakousko/Slovensko;
- Šakvice – Hustopeče;
- Hrušovany u Brna – Židlochovice;
- Ústí nad Orlicí – Lichkov;
- Beroun – Ejovice a Beroun-Závodí;
- Uničov – Olomouc.

V roce 2023 byly dokončeny a uvedeny do ověřovacího provozu následující stavby:

- Votice – Nemanice;
- žst. Cheb;
- Brodek u Přerova – Přerov.

Úseky s provedenou instalací ETCS Regional (varianta ETCS STOP)

- Březnice (mimo) – Blatná (mimo);
- Blatná (mimo) – Strakonice (mimo);
- Nepomuk (mimo) – Blatná (mimo);
- Studénka (mimo) – Bílovec;
- Frýdlant n. O. (mimo) – Ostravice;
- Temelín (mimo) – Týn n. Vlt.

4.2.3 ETCS – palubní část (SHV)

Mobilní část ETCS (OBU) tvoří zejména centrální počítač (EVC) navázaný na řídicí systém vozidla, radiový terminál GSM-R pro datovou komunikaci, zobrazovací a ovládací jednotka pro strojvedoucího (DMI), čtečka balíz včetně antény, systém odometrie a záznamová jednotka. Mobilní část provádí bezpečnostní kontrolu jízdy vozidla na základě údajů od traťové části.

V roce 2023 pokračovala realizace projektů dosazování mobilní části ETCS na několik typů SHV (MVTV 2, MVTV 2.2, MVTV 2.3, MTW a MUV 75). Uvedená vozidla budou od ledna 2025 nasazena na údržbu zejména tratí s výhradním provozem ETCS. Nově pořizovaná SHV pro údržbu a diagnostiku již budou palubní část ETCS zahrnovat z výroby (např. SHV druhé série MTW, druhá série nových MUV, nové MVTV nebo nová SHZ pro diagnostiku tratí).

Bezpečí na železnici

5.1 Bezpečí

Správa železnic se připravuje na reakci a řešení incidentů a krizových situací způsobených naturogenními nebo antropogenními hrozbami. Řeší odolnost organizace a zajištění kontinuity poskytovaných služeb dopravcům, cestujícím a další zákazníkům využívajících služeb Správy železnic.

Zajištění připravenosti na řešení krizových situací a kontinuity poskytovaných služeb je systémově podchyceno systémem řízení kontinuity procesů a systémem krizového řízení.

V oblasti krizového řízení a kontinuity procesů jsou v souladu s platnými právními předpisy, normami a dobrou praxí aplikovány metody k vyhodnocování, monitoringu a ošetření hrozeb a rizik z nich vyplývajících. V rámci tohoto procesu jsou Správou železnic připravována opatření snižující míru negativního dopadu na organizaci, zaměstnance a její zákazníky.

V součinnosti se složkami IZS, AČR, NÚKIB a dopravci prověřujeme vytvořené postupy při společných cvičeních a implementuje poznatky získané při těchto cvičeních. Rovněž se poučujeme z proběhlých incidentů a se získanými zkušenostmi zvyšujeme odolnost železnice.

Rovněž jsme připraveni na řešení mimořádných událostí v dopravě při přepravách nebezpečných věcí podle Řádu pro me-

zinárodní železniční přepravu nebezpečných věcí (RID). SŽ jako jeden z účastníků přepravy nebezpečných věcí této oblasti věnuje velkou pozornost a povinnosti stanovené v RID implementuje do svých předpisů, kterými se řídí zaměstnanci. V souladu s RID stanovuje Správa železnic bezpečnostní pravidla a postupy v případě mimořádných událostí při přepravách nebezpečných věcí podle RID a uvádí je v praxi.

Správa železnic integruje bezpečnostní opatření jako jsou kontroly prostor v železničních stanicích prováděné Policií ČR, Městskou Policií a strážnými externích bezpečnostních agentur, kamerový dohled v železničních stanicích a traťových úsecích, postupy reakce na incidenty působící na železnici z vnějšího prostředí, vylepšuje postupy pro ochranu cestujících, zaměstnanců a dopravců.

Správa železnic realizuje a rozvíjí projekt ostrahy budov a významných železničních stanic vlastními zaměstnanci s využitím nejmodernějších technologií v oblasti fyzické bezpečnosti a kontroly chráněných zájmů.

V rámci projektové přípravy na rekonstrukce a výstavby nových budov a technologických objektů se vytváří bezpečnostní projekty za účelem nastavení optimální úrovně zabezpečení chráněných zájmů v objektech a v železniční dopravní cestě

s využitím nejmodernějších technologií. Preventivní opatření snižují pravděpodobnost trestných činů což přispívá k celkovému pocitu bezpečí.

Integrace bezpečnostních aspektů přispívá k vytváření prostředí důvěry a bezpečí pro cestující, což je důležitým prvkem udržitelného a odpovědného přístupu k zákazníkům.

Zajištění bezpečnosti dopravců a cestujících vyžaduje sociální odpovědnost organizace a zároveň respektuje a chrání práva cestujících na bezpečnost a ochranu.



Sociální a společenské vztahy

6.1 Jsme odpovědným zaměstnavatelem

Po 20 letech své existence, kdy organizace zahájila 1. 1. 2003 svoji činnost s pouhými 61 zaměstnanci, se stala jedním z největších zaměstnavatelů v ČR a vůbec největším v železniční dopravě.

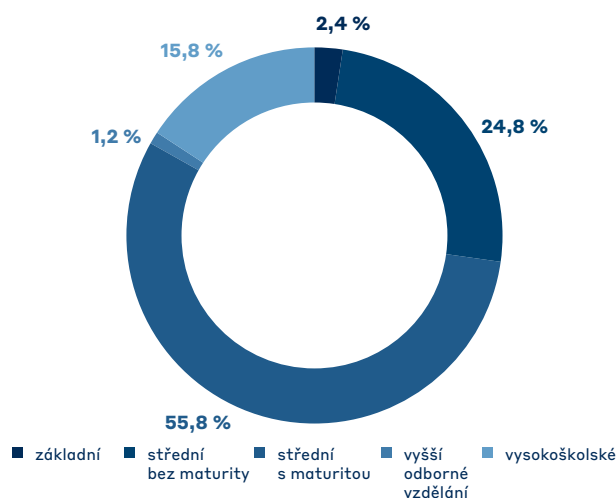
K 31. 12. 2023 zaměstnávala Správa železnic 16 893 zaměstnanců, pracujících ve 137 profesích a v 18 organizačních složkách (Generální ředitelství a 17 organizačních jednotek) působících po celé České republice.

6.1.1 Kvalifikační a věková struktura zaměstnanců

Úroveň kvalifikační struktury zaměstnanců Správy železnic se v roce 2023 oproti roku 2022 mírně zvýšila.

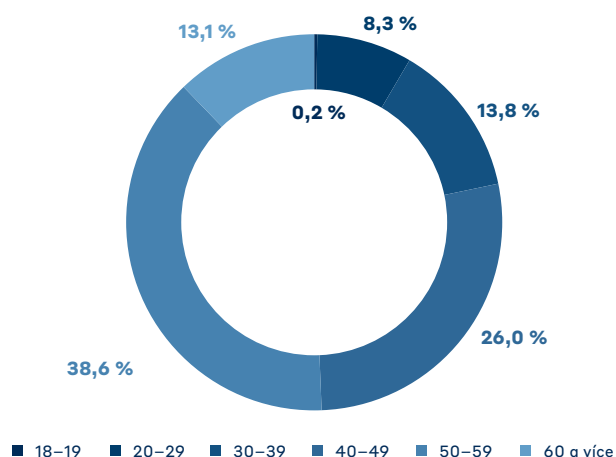
Početním zastoupením převažovali zaměstnanci se středním vzděláním s maturitou.

Ve struktuře podle nejvyššího dosaženého vzdělání činí podíl zaměstnanců s neúplným, základním a středním vzděláním bez maturity celkem 27,2 % (meziroční pokles podílu o 0,3 %), podíl zaměstnanců se středním vzděláním s maturitou 55,8 % (meziroční pokles podílu o 0,2 %) a podíl zaměstnanců s vyšším odborným vzděláním a s bakalářským, vysokoškolským či doktorským vzděláním celkem 17,0 % (meziroční zvýšení podílu o 0,5 %).



Graf 6. Struktura zaměstnanců podle nejvyššího dosaženého vzdělání k 31. 12. 2023

Věková struktura zaměstnanců se meziročně výrazně nezměnila (viz Graf 7), k 31. 12. 2023 činil průměrný věk zaměstnance Správy železnic 48,53 roku (meziroční zvýšení o 0,3 %).



Graf 7. Věková struktura zaměstnanců k 31. 12. 2023

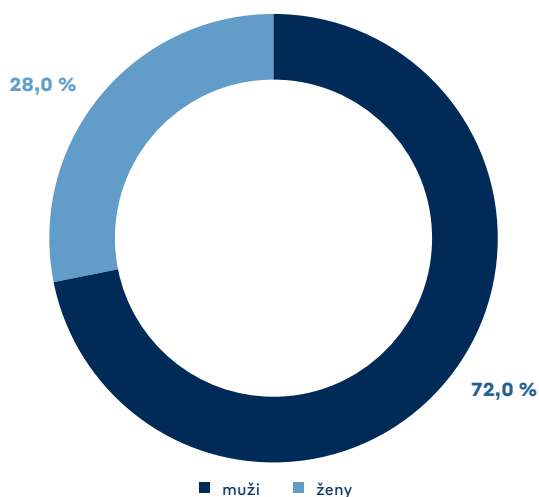
6.1.2 Poměr mužů a žen ve Správě železnic

Železniční doprava se řadí mezi sektory s dominancí mužů. To potvrzuje nadále převažující podíl mužů, který k 31. 12. 2023 činil 72,0 %.

Zaměstnanci SŽ	2022 k 31. 12. 2022	2023 k 31. 12. 2023
evidenční počet zaměstnanců	17 108	16 893
z toho mužů	12 329	12 156
podíl v %	72,1 %	72,0 %
ženy	4 779	4 737
podíl v %	27,9 %	28,0 %

Tabulka 11. Zaměstnanci

Při porovnání roku 2023 s rokem 2022 došlo ke zvýšení podílu žen vůči mužům o 0,1 %.



Graf 8. Genderová struktura zaměstnanců k 31. 12. 2023



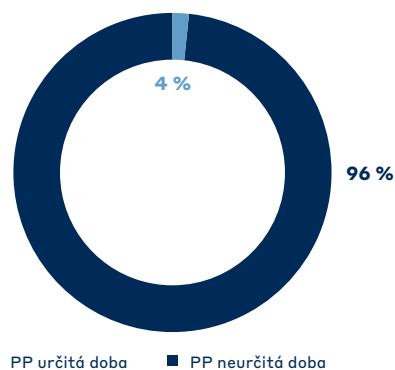
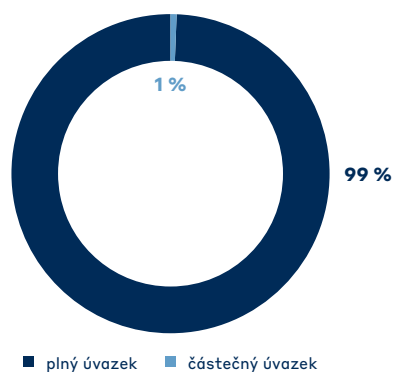
Název profese	Pohlaví		2022 Celkem	Pohlaví		2023 Celkem
	M	Ž		M	Ž	
Výpravčí	2 246	1 143	3 389	2 177	1 125	3 302
Systémový specialista	1 181	953	2 134	1 212	998	2 210
Signalista	727	419	1 146	695	427	1 122
Pracovník údržby a oprav tratí	1 092	33	1 125	1 076	30	1 106
Elektrotechnik železniční dopravní cesty	784	4	788	794	4	798
Technik sdělovací a zabezpečovací techniky	728	8	736	717	9	726
Traťový dispečer	312	48	360	352	62	414
Vedoucí oddělení organizační jednotky	284	104	388	276	102	378
Dozorce výhybek	142	251	393	136	201	337
Operátor železniční dopravy	22	307	329	26	293	319
Staniční dozorce	199	105	304	186	151	337
Pracovník infrastruktury s licenci strojvedoucího	309	0	309	302	0	302
Ostatní profese celkem	4 303	1 404	5 707	4 207	1 335	5 542

Tabulka 12. Genderová struktura zaměstnanců k 31. 12. 2023 v nejpočetnějších profesích

Nejpočetnější profesí u Správy železnic je profese výpravčí, ve které k 31. 12. 2023 pracovalo 19,5 % zaměstnanců. Podíl žen v této profesi činí 34,1 % a oproti roku 2022 se tento podíl zvýšil o 0,4 %.

6.1.3 Zaměstnanci dle typu úvazku a dle pracovního poměru 2023

Počet zaměstnanců pracujících na plný úvazek k 31. 12. 2023 činil 16 748, tzn. 99 % z celkového počtu zaměstnanců. Na částečný úvazek k 31. 12. 2023 pracovalo pouze 145 zaměstnanců (viz. Graf 9) Na dobu neurčitou bylo k 31. 12. 2023 zaměstnáno 16 268 zaměstnanců, tzn. 96 %. Zaměstnanci v pracovním poměru na dobu určitou k 31. 12. 2023 tvořili 4 %, a to v počtu 625 zaměstnanců. (viz. Graf 10).



Graf 9 a 10. Zaměstnanci dle typu úvazku a pracovního poměru k 31. 12. 2023

6.1.4 Pracovnílékařské služby

Pracovnílékařské služby pro zaměstnance zajišťujeme prostřednictvím smluvního poskytovatele a vyjma stanovených typů prohlídek (vstupní, pravidelné, mimořádné a výstupní) se zaměřují jak na dohled na pracovištích v rámci prověrek BOZP, tak i na poskytování poradenských a konzultačních služeb.

Uchazeči o zaměstnání a zaměstnanci Správy železnic navštěvují lékaře pracovnílékařských služeb na celém území České republiky. Prostřednictvím smluvního poskytovatele zajišťuje tyto služby přes 100 lékařů.

6.1.5 Bezpečnost a ochrana zdraví zaměstnanců

Zajišťování bezpečnosti a ochrany zdraví při práci (BOZP) je v podmínkách Správy železnic trvalou prioritou a neopomenutelnou činností ze strany vedoucích i řadových zaměstnanců. Důraz klademe zejména na informovanost v oblasti vyskytujících se rizik a nebezpečných činitelů, včetně stanovení vhodných opatření pro eliminaci újmy na zdraví, a to nejen zaměstnancům, ale i cizím právním subjektům. Významnou součástí v zajišťování BOZP jsou i pravidelné prověrky BOZP, které se konají v měsících únor až květen. Prověřkové komise zachycují i drobné nedostatky a nedostatečná systémová řešení, která by mohla být zdrojem úrazu. Během roku 2023 opětovně docházelo k odstraňování zjištěných závad a nedostatků s cílem vyřešit i závady z minulých let, které sice bezprostředně neohrožují život a zdraví zaměstnanců, mohou ale mít neblahý vliv na samotný výkon práce. Zajišťování BOZP probíhá i zlepšováním zázemí trvalých pracovišť. Zvláštní důraz je kladen i na stav sanitárních zařízení a zajištění potřebné rekonstrukce, včetně vhodného způsobu vytápění.

Výsledky hodnocení a sledování rozvoje kultury bezpečnosti jsou nedílnou součástí informací a zpráv o stavu v příslušné sledované oblasti (provozní, objektová, požární, fyzická bezpečnost včetně fyzického výkonu ostrahy). Jsou to například:

- Zpráva o stavu BOZP,
- Zpráva o prověrkách BOZP.

Zavedené a metodicky usměrňované aktivity, které vedou ke zlepšení kultury bezpečnosti:

- Školení zaměstnanců a vedoucích zaměstnanců v oblasti BOZP.

6.1.6 Odměňování zaměstnanců a poskytování benefitů

Principy odměňování a rozsah poskytování zaměstnaneckých výhod byly dohodnuty

v platné Podnikové kolektivní smlouvě na rok 2023 a jejích přílohách.

Nadále byl uplatňován jednotný mzdový systém, došlo k posílení tarifní i motivační složky mzdy a nově byly upraveny také některé druhy příplatků a odměn. Správa železnic všechny své závazky vůči zaměstnancům v oblasti odměňování a poskytování zaměstnaneckých výhod v roce 2023 splnila. Okruh poskytovaných zaměstnaneckých výhod, sloužících k posílení stabilizace a motivace zaměstnanců, zůstal zachován, a to včetně poskytování příspěvku na dopravu. Kromě výhod v oblasti pracovní doby a dovolené Správa železnic například nadále zaměstnancům přispívala na penzijní spoření a životní pojištění. Zaměstnanci pracující určenou dobu ve fyzicky a psychicky náročných pracovních pozicích mají nárok na kondiční pobyty ve čtyřech sjednaných lázeňských zařízeních. Celkem 2 346 zaměstnanců absolvovalo kondiční pobyt v uvedených lázeňských zařízeních.

Zaměstnancům Správy železnic byly poskytovány benefity z fondu kulturních a sociálních potřeb, které byly dohodnuty s odborovými organizacemi v zásadách a v rozpočtu FKSP. Stejně jako v předchozích letech byl zaměstnancům poskytován příspěvek na stravování i na jejich kulturní a sportovní aktivity, v nejvyšší míře využili zaměstnanci příspěvek na rekreaci a tábory dětí. Zaměstnanci se mohli s využitím příspěvku z FKSP účastnit i mezinárodních akcí železničářských organizací či regionálních nebo republikových kvalifikací. Zaměstnancům byly poskytovány peněžní dary u příležitosti životního a pracovního výročí a při prvním skončení pracovního poměru po nabytí nároku na starobní nebo invalidní důchod. Při řešení tíživých nebo neočekávaných sociálních nebo životních situací byla zaměstnancům poskytnuta sociální výpomoc nebo bezúročná sociální půjčka. V roce 2023 měli zaměstnanci poprvé možnost čerpat příspěvek z FKSP dle

svého uvážení prostřednictvím zaměstnanecké čipové karty. Všem zaměstnancům byl poskytnut tento příspěvek ve výši 1 000 Kč, který využili na své sportovní, kulturní, vzdělávací nebo relaxační aktivity, velká část jich využila příspěvek na nákup vitamínů. V souladu se sjednanou Podnikovou kolektivní smlouvou z důvodu doplnění počtu zaměstnanců v dlouhodobě nedostatkových profesích (elektrotechnik železniční dopravní cesty, technik sdělovací a zabezpečovací techniky, výpravčí a zaměstnanec s licencií strojvedoucího) pokračovalo poskytování náborového příspěvku zaměstnancům přijímaným na tyto pozice. Celkem byl v roce 2023 po složení stanovených odborných zkoušek vyplacen náborový příspěvek 144 novým zaměstnancům.

6.1.7 Vzdělávání zaměstnanců

Zaměstnance pravidelně vzděláváme v relevantní legislativě, mimo jiné i v oblastech životního prostředí nebo korupčního jednání, seznamujeme je se základními hodnotami naší interní politiky, kterou chápeme jako závaznou. Korupci předcházíme pomocí protikorupčních programů a mechanismů. Stížnosti ohledně překročení etických hodnot řeší Správa železnic prostřednictvím Etického kodexu. Dodržování souladu s legislativou a etickými normami pravidelně kontrolujeme. Mezi základní principy udržitelného rozvoje Správy železnic patří procesně nastavený systém vzdělávání, který reflektuje současné trendy a umožňuje zaměstnancům nabyté znalosti využívat nejen v profesním, ale i osobním životě. Rapidně vzrůstá potřeba rozvoje kreativity, inovací a přenositelných kompetencí (digitální gramotnost, jazykové znalosti, kognitivní schopnosti, praktické dovednosti), které jsou zohledňovány v každoročním vzdělávacím plánu.

V roce 2023 jsme otevřeli Vzdělávací středisko v Pardubicích, které poskytuje zaměstnancům komplexní odborné i další vzdělávání v moderních prostorech včetně zajištění stravování a ubytování.





6.2 Vedeme dialog s odbory

Při Správě železnic působí devět odborových organizací, a to jak multiprofesních, tak i těch, které zastupují konkrétní profesní skupiny zaměstnanců. S jejich zástupci se pravidelně setkáváme a rozvíjíme dialog.

Správa železnic vede dialog s těmito partnery: Odborové sdružení železničářů (OSŽ), Svaz odborářů služeb a dopravy (SOSaD), Aliance drážního provozu (ADP), Federace vlakových čet (FVČ), Unie železničních zaměstnanců (UŽZ), Federace železničářů ČR (FŽ ČR), Federace voz mistrů (FV), Demokratická unie odborářů (DUO), Federace strojvůdců České republiky (FSČR).

Cílem je mimo jiné sjednání platné Podnikové kolektivní smlouvy (PKS), která je dostupná všem zaměstnancům.

Hlavními pilíři tohoto závazného dokumentu, jehož obsah je vždy v souladu se zákoníkem práce, jsou:

- sociální oblast a ochrana zdraví při práci,
- pravidla odměňování,
- benefitní program.

6.3 Vedeme dialog s profesními svazy a asociacemi

Vedeme kontinuální dialog s Hospodářskou komorou České republiky, Svazem průmyslu a dopravy České republiky, Svazem dopravy, se Sdružením železničních nákladních dopravců ŽESNAD.CZ a se sdružením železničních dopravců SVOD Bohemia.



6.4 Vedeme otevřený dialog s komunitami

Svými aktivitami a spoluprací dlouhodobě zvyšujeme pozitivní dopad na společnost a jsme vnímáni jako prospěšný, zodpovědný a etický partner všemi zainteresovanými stranami.

6.4.1 Regionální samospráva, místní komunity, veřejnost

Při jednáních s veřejnou správou a veřejností vystupujeme korektně a komunikujeme transparentně, svojí činností se snažíme propojovat liberalizovaný trh železniční dopravy.

6.4.2 Podpora malých a středních podniků v roli subdodavatelů

Správa železnic při zadávání veřejných zakázek postupuje tak, aby co nejvíce umožnila účast malých a středních podniků, a to jak na úrovni dodavatelů veřejných zakázek, tak i na úrovni subdodavatelů. Podpora malých a středních podniků je součástí odpovědného zadávání veřejných zakázek, přičemž do Katalogu prvků odpovědného zadávání Správy železnic bylo zavedeno několik prvků, které přímo na podporu malých a středních podniků cílí.

Nejčastěji užívaným prvkem na podporu malých a středních podniků je jejich podpora v roli subdodavatelů, konkrétně smluvním požadavkem na aplikaci stejných platebních podmínek u subdodavatelů jako má sjednán hlavní dodavatel. Tento prvek byl nejčastěji používaným prvkem z celého Katalogu prvků odpovědného zadávání.

Dalším poměrně často použitým prvkem bylo rozdělení veřejné zakázky na menší části tak, aby byl dán prostor větší účasti malých a středních podniků.

S podporou malých a středních podniků souvisí také zavedení systému kvalifikace, kterému je v této zprávě věnována samostatná kapitola. Cílem systému kvalifikace je co největší snížení administrativní zátěže dodavatelů, z čehož budou nejvíce benefitovat právě malé a střední podniky. Systém je pak členěn tak, aby podmínky pro zařazení do jednotlivých kategorií systému splnily i menší podniky a mohly postupně získávat kvalifikaci nezbytnou pro plnění finančně náročnějších a složitějších zakázek. Blíže k systému kvalifikace v kapitole Zavedení systému kvalifikace.

6.4.3 Spolupráce se školami

Víme, že klíčové činnosti a aktivity naší organizace závisí na vysoce kvalifikovaných odbornících, které získáváme také díky úzké spolupráci se středními, vyššími odbornými a vysokými školami.

V roce 2023 jsme spolupracovali 10 fakultami vysokých škol a 34 středními a vyššími odbornými školami. Jejich studentům nabízíme motivační studentský program, praxe, odborné exkurze, mentoring, stáže, témata pro bakalářské a diplomové práce, přednášky, konference, HR poradenství a připravujeme je k odborným zkouškám na železnici.

Za rok 2023 se uskutečnilo 692 praxí, 32 stáží a 58 exkurzí. Motivačního studentského programu se v roce 2023 zúčastnilo 7 středoškoláků a 10 vysokoškoláků, odborníci Správy železnic vedli 13 bakalářských nebo diplomových prací.

Kromě toho organizujeme dny otevřených dveří na železnici, aktivně se účastníme firemních dnů a veletrhů pracovních příležitostí, jsme partnery odborných seminářů či konferencí a dalších vzdělávacích akcí organizovaných školami, a to s cílem popularizovat techniku v České republice.

Všechny projekty a programy pro studenty jsou zveřejněny na studentském webu spravazeleznic.cz/studenti. Kromě toho jsme studentům a uchazečům nepřetržitě k dispozici prostřednictvím speciální e-mailové schránky studenti@spravazeleznic.cz.





6.5 Komunikace s médii

Média hrají důležitou roli při budování vzájemné důvěry mezi naší organizací a veřejností. Denně komunikujeme s novináři všech typů médií a zodpovídáme jejich dotazy na základě informací od zaměstnanců napříč organizací. Průběžně vyhledáváme a nastolujeme témata, která jsou významná pro okolí organizace.

Vztahy s novináři budujeme prostřednictvím vstřícného a konstruktivního dialogu s ohledem na potřeby jejich publika nebo místní podmínky daného regionu. Vztahy s komunitami, dodavateli i obchodními partnery rozvíjíme skrze široké množství kanálů.

Dlouhodobým cílům, například přípravám VRT, věnujeme zvláštní pozornost a zpětnou vazbu široké veřejnosti sbíráme pomocí speciálních nástrojů.

6.6 Naši zaměstnanci pomáhají

Velké množství zaměstnanců v průběhu roku dobrovolně pomáhá různým dobročinným účelům. Loňský rok v tomto všichni zaměstnanci spojil při pomoci ukrajinským uprchlíkům a značná část zaměstnanců v této pomoci pokračuje i nadále. Na podzim roku 2023 byl po tragickém neštěstí, při kterém zemřelo několik zaměstnanců a další byli vážně zraněni, založen transparentní účet na pomoc pozůstalým, na který zaměstnanci společně přispívali a mohou přispívat i nadále.





6.7 Přidělujeme odpovědně kapacitu dráhy

Správa železnic přispívá k udržitelnosti i v oblasti přidělu kapacity dráhy, a to důsledným dodržováním Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2012/34/EU o vytvoření jednotného evropského železničního prostoru, která je řádně transponována do národní legislativy.

6.8 Prodáváme elektřinu zákazníkům

Prodej elektřiny zákazníkům respektuje všechna pravidla energetického zákona a jeho doprovodných vyhlášek. Správa železnic vydává pro zákazníky tzv. Ceník modré energie zpravidla na období jednoho roku.

Komunikace se zákazníky je umožněna i dálkově prostřednictvím webového rozhraní Zákaznického portálu (energie.spravazeleznic.cz). Pro zákazníky je zřízena nepřetržitá služba pro hlášení poruch a beznapěťových stavů. Správa železnic respektuje veškeré požadavky na kvalitu dodávek elektřiny podle platné legislativy a nadále rozvíjí systémy sledování těchto parametrů včetně evidence a vyhodnocování poruchových stavů.

V souladu s požadavky legislativy Správa železnic reportuje příslušné výkazy o výkonu licencovaných činností na ERÚ.

Věda, výzkum, inovace

7.1 Zapojujeme se do výzkumu, vývoje a inovací

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 na snižování environmentálních dopadů provozování dráhy. Výzkumné a vývojové aktivity přirozeně reflektují aktuální i očekávané trendy v digitalizaci a chytrých řešeních.

7.1.1. Mezinárodní projekty s účastí Správy železnic

Správa železnic v roce 2023 pokračovala jako člen konsorcia řešitelů v účasti na projektu S2R-OC-IP2-02-2019: Podpora vývoje demonstrační platformy pro řízení provozu, financovaného ze společné technologické iniciativy Shift2Rail rámcového programu EU Horizont 2020.

Správa železnic se v roli aplikačního garanta účastní mezinárodního projektu výzkumu a vývoje Regionální vodíkové vlaky TO01000324 řešeného v programu KAPPA Technologické agentury ČR (TA 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 lepším technickým, ekonomickým a environmentálním řešením oproti jiným technologiím. Výsledky umožní identifikovat preferova-

né oblasti pro nasazení vodíkových vlaků a nahradit diesellové vlaky na neelektrifikované železnici.

7.1.2. Národní projekty

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

V rámci 4. veřejné soutěže Programu na podporu aplikovaného výzkumu, experimentálního vývoje a inovací THÉTA TK04010081 pokračovala Správa železnic společně s Vysokou školou báňskou – Technickou univerzitou Ostrava (VŠB-TUO) v řešení projektu „Snižování energetické náročnosti a negativních vlivů na životní prostředí u železniční dopravy prostřednictvím přípravy infrastruktury pro vlaky na alternativní pohon“. Výsledky projektu umožní identifikovat preferované oblasti pro nasazení bateriových, případně vodíkových vlaků v návaznosti na zdroj energie.

Prostřednictvím programu DOPRAVA 2020+ TA ČR se v letech 2020–2023

Správa železnic účastnila v roli externího aplikačního garanta projektu CK01000098 Unikátní vláknově optický senzor pro detekci kolejových vozidel vedeného Fakultou elektrotechniky a informatiky VŠB-TUO. Výsledkem projektu je funkční vzorek mikroohybového senzoru, mikroprocesorová jednotka signálového zpracování a funkční vzorek – pouzdro mikroohybového senzoru.

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

Správa železnic spolupracuje na společném projektu s Fakultou jadernou a fyzikálně inženýrskou a Fakultou elektrotechnickou ČVUT v Praze s brněnským Cybersecurity Innovation Hub a konsorciem OpenQKD. Předmětem spolupráce je testování dvou konkurenčních technologií pro kvantovou kryptografii v reálném prostředí. OpenQKD je konsorcium univerzit, výzkumných institucí, technologických center a běžných i kvantových telekomunikačních firem (openqkd.eu). Posláním OpenQKD je popularizovat a demonstrovat, že kvantová komunika-

ce 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 tuto technologii v těchto prostředích a účast Správy železnic je ze strany řešitelů oceňována. Hlavním cílem testu bude použití zařízení od dvou hlavních světových výrobců: Toshiba a ID Quantique, a testování jejich výkonu na stejném úseku.

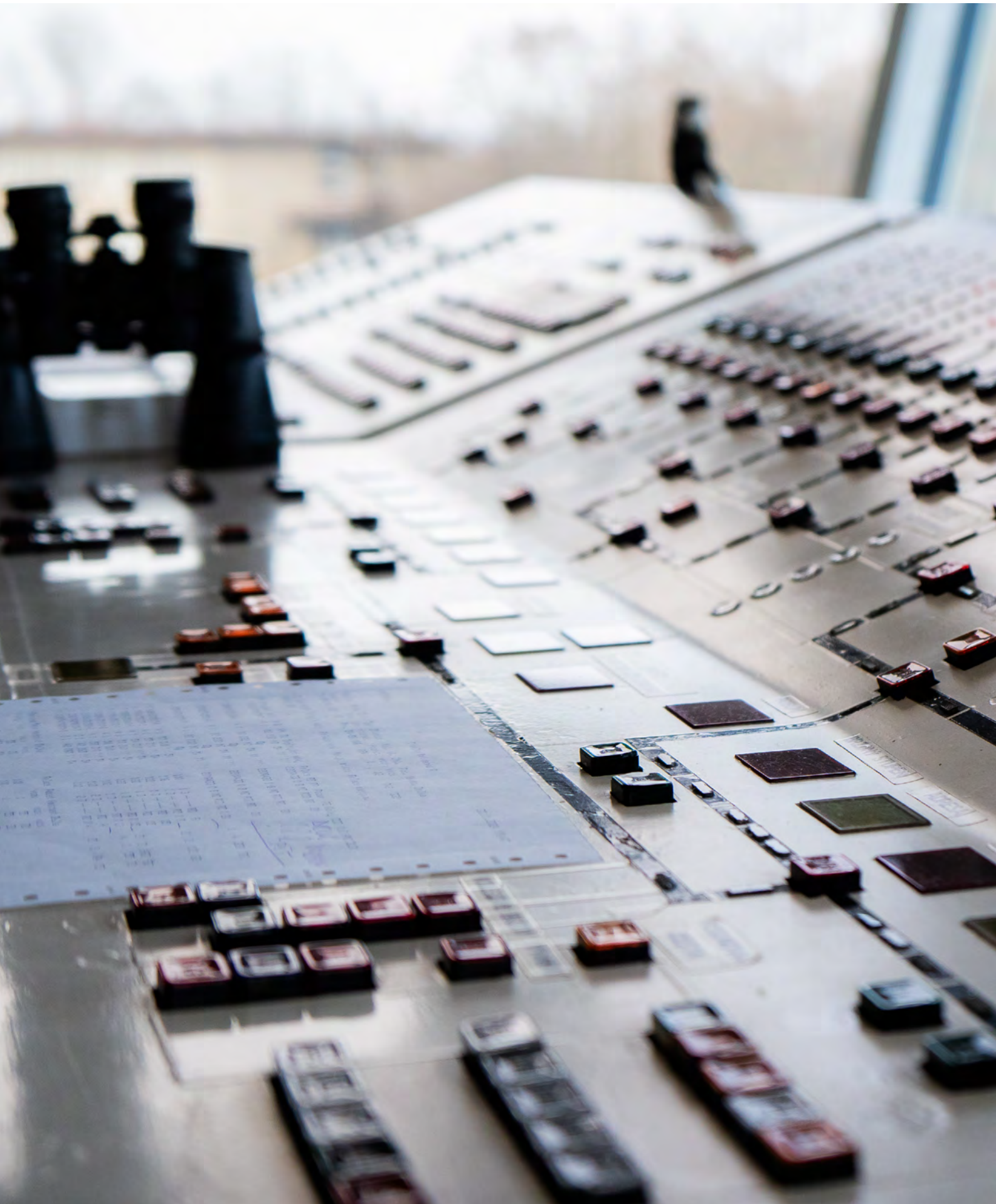
V roce 2023 se dále rozvíjelo dlouhodobé partnerství mezi Dopravní fakultou Jana Pernera Univerzity Pardubice a Správou železnic. Z řady aktivit lze zmínit např. výzkumný projekt TA ČR „Výhybka 4.0“, ve kterém Správa železnic vystupuje v roli aplikačního garanta, či projekt „Prediktivní údržba kolejové dopravní cesty“, který Správa železnic podpořila formou tzv. letter of intent.

V roce 2023 se dále rozvíjelo dlouhodobé partnerství mezi Fakultou dopravní ČVUT v Praze a Správou železnic. Jednalo se

především o spolupráci na prestižní akci Smart Cities Symposium Prague 2023 & European Transport Congress 2023 v květnu a úvodní konferenci Smart Via Vindobona v říjnu s účastí TU Graz a DB Netz. Fakulta dopravní ČVUT v Praze se aktivně účastnila i odborného workshopu ETCS. Správa železnic spolupracovala v roli spoluřešitele s hlavním řešitelem – Fakultou dopravní ČVUT v Praze – na přípravě nabídky projektu CL0100037 Udržitelná koncepce kapacity dráhy – podpora implementace projektu TTR v programu DOPRAVA 2030 Technologické agentury ČR. Dále 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.

Ve sdílení vysoké odborné erudice a know-how s institucemi výzkumu, vývoje a inovací vidíme velký potenciál a snažíme se přenos nejnovějších poznatků do provozní praxe podporovat a urychlit. Jedná se například o využití znalostí v oblasti modelování toků v sítích a aparátu optimalizačních úloh, které mohou pomoci s udržením potřebné propustné výkonnosti sítě během náročných výlukových staveb na úsecích páteřních koridorových tratí. Strategie Správy železnic počítá také s uplatněním dalších inovativních řešení, jako je prediktivní diagnostika, automatizace se schopností samoopravných funkcí či stabilizací při degradaci.



7.2 Spravujeme Vědeckotechnický sborník

V roce 2019 Správa železnic organizace převzala odpovědnost za edici Vědeckotechnického sborníku od společnosti České dráhy, a. s. V souvislosti s posilováním renomé železnice spatřujeme vhodnou roli Vědeckotechnického sborníku v šíření poznatků o nejmodernější technice a technologiích.

Ceníme si podpory široké odborné veřejnosti a institucí při spolupráci na jeho tvorbě. Sborník je vhodnou platformou pro odborníky z různých oborů železnice a poskytuje možnost podělit se o své objevy, zjištění a zkušenosti. Zároveň 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. Ambicí všech zúčastněných je zachovat postavení sborníku jako významné odborné publikace napříč všemi drážními obory.



[Vědeckotechnický sborník
\(www.spravazeleznic.cz\)](http://www.spravazeleznic.cz)





Podporujeme rozmanitost a stojíme za rovnými příležitostmi

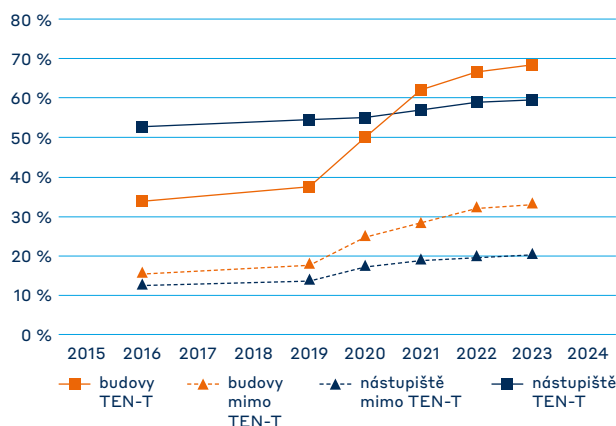
8.1 Rovnost příležitostí

Společně s dalšími evropskými železnicemi jsme podepsali celoevropskou dohodu sociálních partnerů na železnici (CER a ETF) – Ženy na železnici a pracujeme na její implementaci v naší organizaci. Dohoda podporuje rovné příležitosti, propaguje rovné zacházení, nediskriminaci a další faktory, které pro úspěch v současnosti i budoucnosti potřebujeme.

8.2 Bezbariérovost železnice

Soustavný rozvoj úrovně přístupnosti železničních stanic osobám s omezenou schopností pohybu a orientace (OOSPO) je pro Správu železnic zásadním tématem. Při rozvoji tohoto tématu úzce spolupracujeme s řadou organizací zastupujícími osoby se zdravotním postižením. Od roku 2019 také organizujeme Platformu pro setkávání zástupců Národní rady osob se zdravotním postižením ČR, osobních dopravců a Správy železnic.

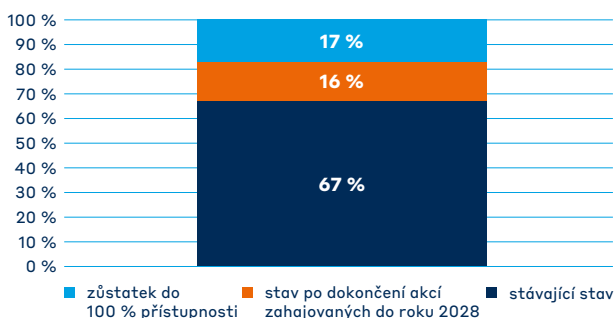
Samotná úroveň bezbariérové přístupnosti železničních stanic a zastávek je průběžně zvyšována především plánovanou investiční činností. Vývoj a úroveň bezbariérové přístupnosti ukazují graf č. 11.



Graf 11. Vývoj přístupnosti lokalit dle průchodnosti cestujících

Správa železnic trvale zvyšuje úroveň bezbariérové přístupnosti. Podstatnou skutečností je, že železničními stanicemi a zastávkami, které mají alespoň jed-

no bezbariérově přístupné nástupiště, cestuje již 67 % všech cestujících. Tato úroveň by se při zachování dostupnosti zdrojů měla zvýšit dokončením plánovaných akcí zahajovaných do roku 2028 až na 83 % všech cestujících.

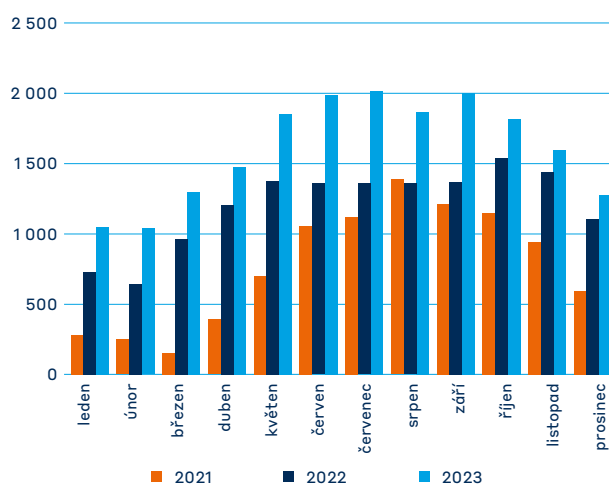


Graf 12. Úroveň přístupnosti lokalit dle průchodnosti cestujících

Pomoc cestujícím OOSPO je ze strany Správy železnic poskytována od roku 2019 a již po roce byl zavedením systému mobilních čtí zvýšen dosah pomoci do 869 stanic. Tato pomoc reprezentuje především asistenční doprovod cestujícím OOSPO z prostoru přednádraží na nástupiště a zpět, popř. mezi nástupišti v případě přestupu v dané lokalitě.

Tento typ pomoci navazuje na službu nástupu či výstupu z vozidla poskytovanou buď samotnými dopravci, popř. na základě objednávky Správou železnic. Asistenci si mohou cestující OOSPO vyžádat v rámci objednávky cesty. Za rok 2023 byly asistence poskytnuty více než 19 tisícům

cestujících, čímž došlo k meziročnímu nárůstu pomoci o více než 33 %.

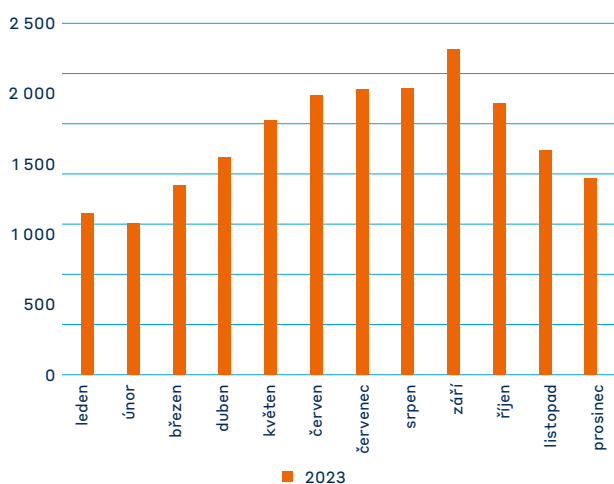


Graf 13. Vývoj asistenční pomoci cestujícím OOSPO v železničních stanicích poskytované zaměstnanci Správy železnic za roky 2021, 2022 a 2023

Rok 2023 byl historicky prvním rokem, ve kterém Správa železnic poskytovala asistenci při nástupu a výstupu do/z vlaku za pomoci vlastních mobilních zdvihacích plošin. Jedná se o plošiny typu ZP4 českého výrobce Altech, spol. s r.o. s elektrickým pohonem zdvihu, nosností 300 kg a s parametry splňujícími požadavky evropských předpisů. Plošiny tohoto výrobce jsou používány na železnici v několika zemích Evropy, jako příklady je možné uvést Francii, Rakousko, Slovensko či Polsko.

V roce 2023 bylo do provozu spuštěno 31 ks mobilních zdvihacích plošin ZP4

ve 13 lokalitách – Brno hl. n., Ostrava-Svinov, Olomouc hl. n., Ostrava hl. n., Hranice na Moravě, Přerov, Plzeň hl. n., České Budějovice, Praha hl. n., Kolín, Praha Masarykovo nádraží, Beroun, Ústí nad Labem hl. n. Na základě vyhodnocení provozu za 1. pololetí bylo rozhodnuto o pořízení dalších 13 ks plošin, čímž došlo k navýšení provozovaného počtu na 44 ks ve 22 lokalitách k 10. 12. 2023. V této sestavě bylo za první rok poskytnuto přes pět a půl tisíce asistencí při nástupu a výstupu.



Graf 14. Vývoj pomoci cestujícím OOSPO plošinami v železničních stanicích poskytované zaměstnanci Správy železnic za rok 2023

Pro umožnění samostatného pohybu nevidomých a slabozrakých jsou v nádražních budovách a na nástupištích budovány hmatové prvky – umělé vodící linie, např. s funkcí varovného pásu při nástupní hraně nástupiště. V budovách i na nástupištích mohou využít orientační hlasové majáčky. Zvláštní kapitolou jsou hmatné štítky s Braillovým písmem umístěné například na zábradlích schodišť nebo na dveřích veřejných toalet. Webové služby přizpůsobujeme nevidomým a slabozrakým cestujícím díky spolupráci se SONS ČR a využíváme služeb vlastního konzultanta pro přístupnost.





Jsme prospěšní pro společnost

9.1 Preventivně bezpečnostní kampaň

V roce 2023 jsme se intenzivně zaměřili na osvětu v oblasti bezpečnosti v okolí železnice a na varování před riziky nerespektováním pravidel. V první polovině roku jsme iniciovali vznik Memoranda o spolupráci při prevenci úrazů na železnici. Společně s námi jej pod záštitou Ministerstva dopravy České republiky podepsali také České dráhy a Drážní úřad.

„Všímejte si svého okolí, respektujte pravidla a nikdy neriskujte!“ byla hlavní sdělení, která jsme se společnou bezpečnostní kampaní rozhodli předat. První část kampaně proběhla o letních prázdninách primárně na sociálních sítích a pravidla bezpečnosti vysvětlovala poutavou formou hlavně mladé generaci. Na podzim potom odstartovala druhá část kampaně

s názvem Budeš nám chybět, a to prostřednictvím televizních spotů, on-line reklamy a speciálního webu. Diváky všech generací varovali před nezodpovědným chováním tří postavy představující oběti železničních neštěstí.

Během roku také tradičně proběhla řada přednášek na základních a středních školách za účasti drážních hasičů a vyšetřovatelů. Opět také vyjel Preventivní vlak bezpečné železnice a probíhala roadshow Vlak nezastavíš, během nichž se děti účastnily přednášek odborníků a zhlédli bezpečnostní filmy. V pražském informačním centru Správy železnic jsme v roce 2023 začali s pořádáním bezpečnostních workshopů pro předškolní děti a žáky prvního stupně základních škol.

9.2 Krizová komunikace

Komunikujeme profesionálně s vědomím zodpovědnosti za obraz organizace ve společnosti. Pracujeme v rámci jasně vymezených organizačních struktur s transparentními zásadami a povinnostmi. Základními hodnotami jsou otevřenost, zodpovědnost, profesionalita a respekt.

V krizových situacích komunikujeme férově a rychle 24 hodin denně. Preciznosti a rychlosti přispívá vytvořený krizový manuál, který identifikuje možné krizové scénáře včetně jejich řešení a posloupnosti jednotlivých kroků. Určené osoby jsou si vědomy, jak se v krizových situacích chovat a kdo je oprávněn hovořit či jednat za organizaci.

9.3 Infocentra

9.3.1 Kontaktní centrum

Dotazy široké veřejnosti na Správu železnic vyřizují operátorky na informační lince 800 21 00 21. Operátorky poskytují veřejnosti informace v pracovní dny od 7 do 19 hodin. Nejčastěji zjišťují konkrétní sdělení o provozu na dráze, modernizacích či aktuálních výlukách a opravách. Mohou pomoci i s vyhledáním spojení.

Cestující prostřednictvím kontaktního centra také nahlašovali závady, poruchy nebo jsme na základě jejich podnětů například odstraňovali nepořádek na nádražích. Odborné dotazy operátorky zaznamenávají prostřednictvím kontaktního formuláře a následnou odpověď zasílají buď e-mailem, poštou, datovou schránkou nebo jí poskytují formou zpětného telefonátu.

9.3.2 Informační centra

V roce 2023 fungovalo jedno informační centrum Správy železnic v Praze a druhé v Ústí nad Labem. První z nich prostřednictvím velkoplošných interaktivních panelů představuje profil naší organizace a nejdůležitější projekty. Pořádáme zde také bezpečnostní workshopy a prezentační dny významných projektů za účasti našich předních odborníků. Řada uskutečněných akcí představovala připravované vysokorychlostní tratě či zajímavé železniční obory.

Ústecké infocentrum je věnované právě vysokorychlostním tratím. Vyškolená obsluha, informační panely či 3D model představují zájemcům všechny aspekty přípravy přeshraniční VRT Praha – Drážďany včetně Krušnohorského tunelu. Široká veřejnost se dozví nejen o přípravě jednotlivých úseků, ale také budoucím vlivu vysokorychlostních tratí na životní prostředí a ekonomiku.

Personál obou informačních center vedle poskytování informací také zajišťuje asistenční služby pro nevidomé a slabozraké cestující nebo vozíčkáře.



9.4 Prezentace staveb

Každý rok realizujeme na české železnici stovky staveb různého rozsahu a náročnosti – od modernizace mezinárodních koridorů až například po opravu výhybek na lokální trati či rekonstrukce výpravních budov. Přehled většiny investičních akcí s informacemi o nich je veřejně dostupný na Interaktivní mapě Správy železnic (mapy.spravazeleznic.cz). Řada staveb uvedených na mapě má svůj podrobný informační leták, který se postupně aktualizuje.

Klíčové projekty mají své vlastní webové prezentace, například Výtoňský most, Fantova budova, VRT nebo Modernizace trati Praha – Kladno s připojením Letiště Václava Havla. Vybrané stavby prezentujeme veřejnosti také formou dnů otevřených staveb.

9.5 Interaktivní mapa

Interaktivní mapa na webu Správy železnic byla spuštěna již v roce 2019 s cílem umožnit veřejnosti vhléd do projektů napříč českou železniční sítí. Obsahuje informace o významných investičních i opravných akcích včetně připravovaných vysokorychlostních tratí. Zájemci zde mohou vyhledávat stavby například i podle spolufinancování. V řadě případů jsou stránky staveb opatřeny i odkazy na další informace, například videa na YouTube či sociálních sítích.

Postupně se z Interaktivní mapy podařilo vytvořit portál, který vedle staveb obsahuje také informace o vlacích a podrobné informace o železničních stanicích a zastávkách. Poloha vlaků, integrace se systémem informačních tabulí a informace o službách a vybavení stanic dělají z Interaktivní mapy užitečného pomocníka pro všechny cestující.



9.6 Mimořádnosti a omezení provozu

Informování cestujících o plánovaných i operativních omezeních provozu věnujeme zvláštní pozornost. Mimořádnosti a výluky jsou dostupné skrze Interaktivní mapu a také novou mobilní aplikaci Datel, kterou jsme v pilotním provozu spustili v závěru roku. Aplikace spojuje všechny funkce Interaktivní mapy a zlepšuje uživatelskou přívětivost odběru informací. Svým názvem navazuje na úspěšný automatizovaný účet Datel na sociální síti X, který v roce 2023 překonal již 3000 fanoušků. Automaticky informuje o všech významných mimořádnostech, které doplňujeme o aktuální informace. V roce 2023 jsme na účtu začali také týdně prezentovat přehled nejdůležitějších plánovaných výluk.

9.7 Otevřená data

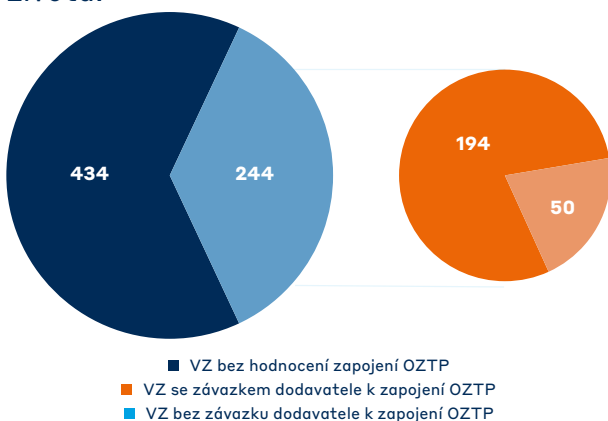
Zveřejňujeme informace způsobem umožňujícím dálkový přístup v otevřeném a strojově čitelném formátu. Podmínkou přístupu je smluvní vztah, jelikož jsme provozovatelem kritické infrastruktury.

9.8 Podpora osob znevýhodněných na trhu práce

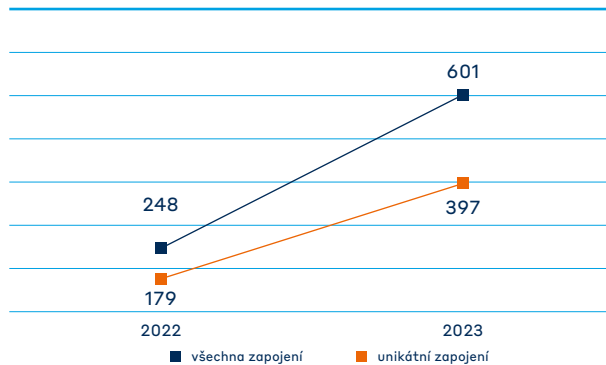
9.8.1 Program podpory osob znevýhodněných na trhu práce

Správa železnic se významně angažuje na poli podpory osob znevýhodněných na trhu práce. Jsme jedním z nejaktivnějších zadavatelů v České republice, přičemž tyto naše aktivity byly prezentovány evropským institucím či zástupcům odborné veřejnosti na konferenci Úřadu pro ochranu hospodářské soutěže. Pilířem současné praxe podpory osob znevýhodněných na trhu práce je zohlednění zapojení těchto osob při hodnocení podlimitních sektorových veřejných zakázek na opravné a údržbové práce. Tato praxe byla zavedena v listopadu 2021 a je aplikována zejména u Oblastních ředitelství. V rámci hodnocení nabídek je bonifikován dodavatel, který se v rámci plnění veřejné zakázky zaváže zapojit ve stanoveném minimálním rozsahu osoby znevýhodněné na trhu práce.

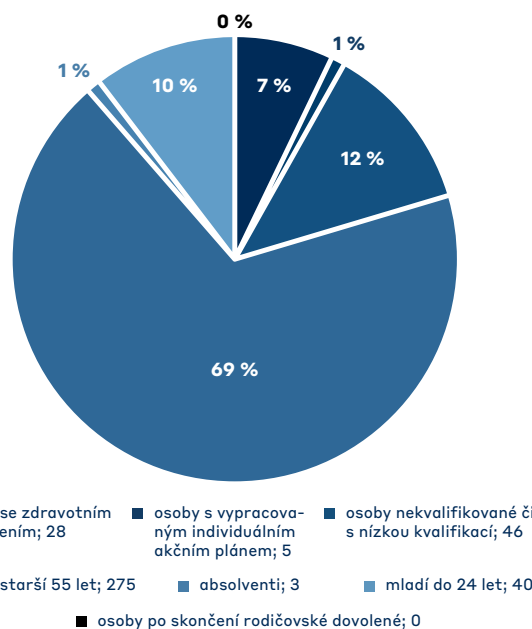
Data za 2023 ukazují, že výše uvedená strategie je stále velmi úspěšná, když se za toto období dodavatelé zavázali celkem ve 194 případech k zapojení znevýhodněných osob do plnění veřejné zakázky. Celkem došlo v roce 2023 k zapojení znevýhodněných osob do plnění veřejné zakázky ve 601 případech, přičemž zapojeno bylo celkem 397 unikátních osob. Správa železnic tak v tomto období významně přispěla k zapojení osob znevýhodněných na trhu práce do běžného života.



Graf 15. Veřejné zakázky s uplatněnou podporou v roce 2023 u Oblastních ředitelství



Graf 16. Počet zapojení osob znevýhodněných na trhu práce (OZTP)



Graf 17. Zastoupení cílových skupin OZTP u podpořených osob

Vedle hodnocení zapojení znevýhodněných osob Správa železnic aplikuje u vybraných zakázek další postupy, které mají pozitivní dopad na osoby znevýhodněné na trhu práce.

9.8.2 Sociální kategorie systému kvalifikace

Součástí programu podpory osob znevýhodněných na trhu práce Správy železnic je i speciální kategorie v rámci Systému kvalifikace, který umožňuje sektorovému zadavateli roztrždit poptávaná plnění do kategorií a stanovit pro tyto kategorie kvalifikační kritéria.

V oblasti zaměstnání osob znevýhodněných na trhu práce došlo v roce 2023 k vytvoření speciální kategorie pro dodavatele, kteří se specializují na zaměstnávání těchto osob. Princip této kategorie spočívá v tom, že dodavatelé, kteří by se jinak nemohli zařadit do ostatních kategorií systému, jelikož nedisponují potřebnou kvalifikací, se mohou zařadit právě do této kategorie.

Sociální kategorie je kategorií zaměřenou na služby nevyžadující speciální kvalifikaci, např. jednoduché stavební či opravné práce na budovách, které nejsou tolik zajímavé pro dodavatele zařazené v ostatních kategoriích systému. Zařazení dodavatelé tak získají možnost pracovat pro Správu železnic a postupně získat kvalifikaci potřebnou pro zařazení do standardních kategorií systému, a to jak na úrovni dodavatele, tak i na úrovni jednotlivých zaměstnanců.

Pro zařazení dodavatelů do sociální kategorie bude nezbytné pouze předložení čestného prohlášení o splnění základní a profesní způsobilosti dle zákona o zadávání veřejných zakázek a závazku zapojit osoby znevýhodněné na trhu práce do veřejné zakázky. Pravidla kategorie jsou konzultována s Ministerstvem práce a sociálních věcí a Ministerstvem pro místní rozvoj.

Ke konci roku 2023 bylo v této kategorii zařazeno v kvalifikačním stupni Jednoduché služby celkem 12 dodavatelů, a v kvalifikačním stupni Jednoduché stavební práce 10 dodavatelů. Na sklonku roku byly také vysoutěženy 2 pilotní veřejné zakázky, v rámci kterých se dodavatelé zavázali zapojit do plnění zakázky celkem 11 různých osob z cílové skupiny Osoba nekvalifikovaná či s nízkou kvalifikací.

Očekáváme, že v roce 2024 bude kategorie intenzivně využívána a vhodně doplní stávající praxi zavedenou Programem podpory osob znevýhodněných na trhu práce Správy železnic.

9.9 Péče o železniční dědictví

Správa železnic je partnerem akcí připomínajících významná výročí zahájení provozu tratí. Na základě iniciativy generálního ředitele z roku 2019 Správa železnic systematicky pečuje o majetek železničního dědictví. Jedním z konkrétních výsledků je renovace autodrezín Tatra a Warszawa a motorového vozíku Tatra.

9.9.1 Muzejní expozice

Za účelem uchování železničního dědictví provozujeme v úzké spolupráci s Národním technickým muzeem expozici sdělovací a zabezpečovací techniky v Hradci Králové, která představuje jedinečnou, i v Evropě unikátní sbírku prvků a zařízení sdělovací a zabezpečovací techniky z období počátků železnice až do konce 20. století. K výjimečnosti expozice přispívá i to, že s výjimkou jediného sálu (zařízeného jako dopravní kancelář z počátku 20. století) se můžete mezi exponáty pohybovat a vlastnoručně si vyzkoušet jejich funkci. Od listopadu 2005 je široké odborné i laické veřejnosti otevřena muzejní expozice v Děčíně na stavědle 15 „sever“ s tematickým zaměřením na vývoj železničního uzlu Děčín a elektrodynamického zabezpečovacího zařízení. Stavědlo bylo v první polovině dvacátého století nejdozrálejší systém k zajišťování bezpečnosti vlakové dopravy v Evropě.



[Muzeum](https://www.spravazeleznic.cz)

<https://www.spravazeleznic.cz/ctd/muzeum>

9.9.2 Spolupráce s Národním technickým muzeem a Národním památkovým ústavem

Na základě uzavřené smlouvy o spolupráci s Národním technickým muzeem ze dne 4. 8. 2020 a memoranda o vzájemné spolupráci s Národním památkovým ústavem ze dne 1. 12. 2021 Správa železnic deklarovala zájem společným a koordinovaným postupem přispět k zachování a kultivaci historického odkazu i vytváření kvalitní soudobé etapy vycházející ze současných požadavků modernizace železnice.

Governance



ODPOVĚDNÉ ŘÍZENÍ A COMPLIANCE

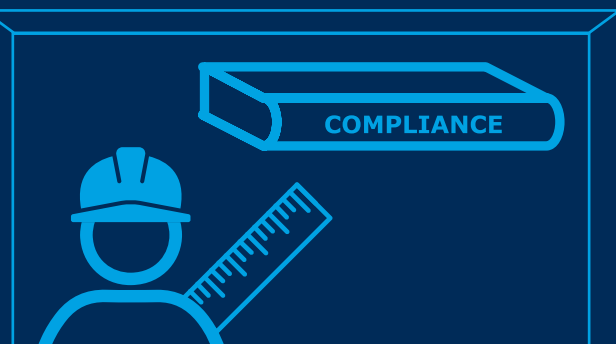
Žádný z cílů Správy železnic v oblasti životního prostředí nebo sociální oblasti by nebylo možné dosáhnout bez efektivního řízení organizace.

Vůči zaměstnancům, včetně managementu a nejvyššího vedení organizace, vyžaduje Správa železnic dodržování řady povinností uvedených v Etickém řádu závazném pro všechny uvnitř organizace.

Vertikální dodržování povinností platí při nakládání s daty, hlášení různých nevhodných situací (whistleblowing), ale taktéž v postupu pro výběr dodavatelů, odpovědném zadávání veřejných zakázek, nákupech komodit na burze i při volbě způsobu provádění inovací uvnitř organizace.

Překážky

Kompetence



Kodex compliance

Máme zavedený Kodex compliance. Na nastavení a kontrolu dodržování pravidel compliance dohlíží náš compliance officer.



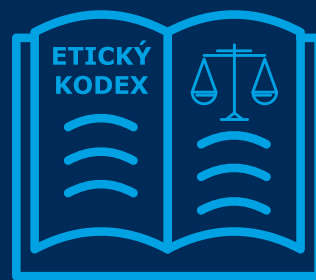
Odpovědné zadávání

Při zadávání veřejných zakázek dodržujeme zásady sociálně a environmentálně odpovědného zadávání. Například vyžadujeme po dodavatelích, aby chránili životní prostředí a byli féroví vůči svým zaměstnancům.



Liberalizace železnice

Každoročně se zvyšuje počet dopravců, kterým prodáváme kapacitu dráhy. V roce 2021 bylo naším zákazníkem rekordních 126 železničních dopravců, což je nárůst o téměř 20 % ve srovnání s rokem 2019.



Etický kodex

Máme zavedeny a dodržujeme firemní principy a politiku etického chování. Ty jsou zhmotněny v našem Etickém kodexu.



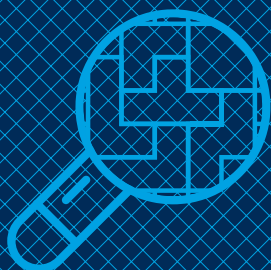
Ochrana osobních údajů

Dbáme na ochranu osobních dat. Naši zaměstnanci se každoročně účastní e-learningových školení v oblasti GDPR.



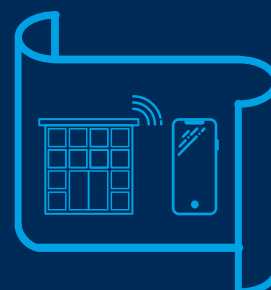
Řízení udržitelnosti

Udržitelný rozvoj železnice, jakož i udržitelné fungování naší organizace, jsou jednou z našich priorit. Klademe důraz na dopady naší činnosti v oblasti společenské odpovědnosti.



Transparentnost

Jsme transparentní a veřejnosti otevřenou organizací. Každý může například nahlédnout do interaktivní mapy zobrazující stavby v přípravě v realizaci, omezení na trati nebo aktuální polohu vlaků.



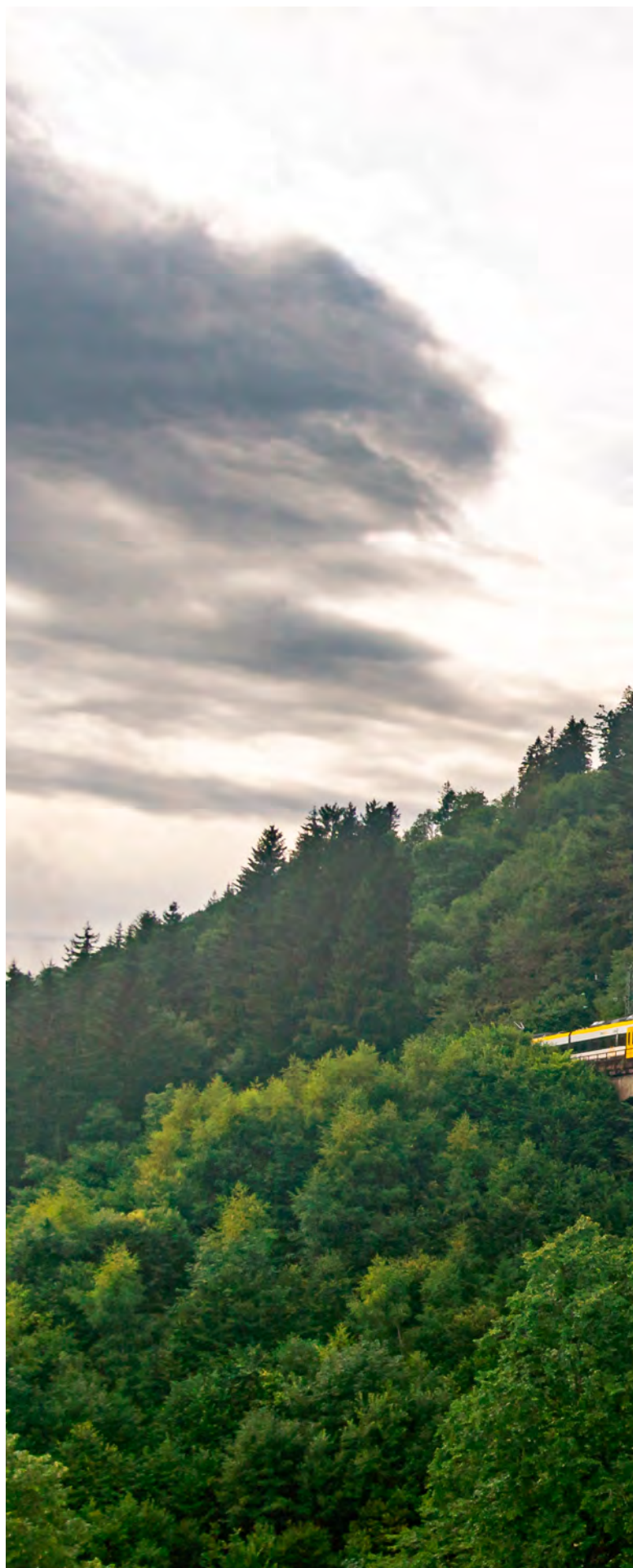
Inovace

Snažíme se rozšířit využitelnost železničních budov a přetransformovat je v plnohodnotný veřejný prostor nabízející rozmanité spektrum služeb. Digitalizujeme své procesy.

Řízení Správy železnic

10.1 Řízení udržitelnosti u Správy železnic

Udržitelnost v naší organizaci vychází z vize zelené železnice, Strategie Správy železnic a Strategie udržitelnosti organizace. S ohledem na požadavek systematicky hodnotit a vykazovat dopady činnosti a investic organizace v oblasti životního prostředí, udržitelnosti, sociálních vztahů a společenské odpovědnosti (ESG) ustanovil generální ředitel Správy železnic k 1. září 2021 řídicí tým a pracovní skupinu pro implementaci výkaznictví o udržitelnosti v kritériích ESG. V listopadu 2023 zahájila Správa železnic implementaci nových evropských standardů ESRS.





Zajišťujeme provozuschopnost dráhy

Hlavním předmětem naší činnosti je provozování železniční dopravní cesty včetně obsluhy dráhy. Zejména jde o zajišťování její provozuschopnosti a údržby, tedy zajištění předpokladů pro plynulou a bezpečnou drážní dopravu.

Součástí zajišťování provozuschopnosti dráhy jsou:

- opravy a údržba celostátních a regionálních drah v odvětvích železničních tratí (svršku a spodku), staveb železničního spodku, mostů a tunelů, budov a pozemních staveb, zařízení elektrotechniky a energetiky a zařízení sdělovací a zabezpečovací techniky ve své správě,
- opravy a údržba nemovitostí v železničních stanicích včetně úklidu a ostrahy objektů.

K tomu Správa železnic využívá jak vlastní personální, strojní či technické kapaci-

ty (především organizačních jednotek – oblastních ředitelství a specializovaných jednotek), tak kapacity dodavatelů působících na příslušném trhu. Výběr těchto dodavatelů probíhá formou veřejných zakázek. Zajištění zmíněných činností bylo ve sledovaném období hrazeno z rozpočtu SFDI, který nám poskytuje neinvestiční prostředky, a z tržeb realizovaných za nájemné z pozemků, staveb a nebytových prostor či z tržeb za služby a externí výkony související s tímto segmentem.

Správa železnic má stanoveny zásady pro zajištění řádného technického stavu, rozvoje a úprav zařízení železniční infrastruktury. Správcovská činnost a diagnostika technického stavu dráhy vychází především z analýzy diagnostických prostředků Centra techniky a diagnostiky (CTD) a oblastních ředitelství (OR), na jejímž základě jsou sestavovány plány oprav a údržby s cílem zajistit všechny povinnosti provozovatele dráhy.

11.1 Vybrané kvantitativní a kvalitativní ukazatele provozuschopnosti ve sledovaném období 2023

Sledování a hodnocení ukazatelů provozuschopnosti dráhy (nepřekročení limitních hodnot omezení traťové rychlosti, tzv. pomalých jízd zavedených z důvodu nevyhovujícího technického stavu infrastruktury):

- cílové limity stanovené pro rok 2023 byly splněny.

V roce 2023 probíhala příprava nebo realizace 295 adresných opravných akcí s cílem odstranit nevyhovující stav částí infrastruktury, resp. udržet stávající parametry železniční dopravní cesty, popř. dosáhnout jejich zlepšení; z toho:

- 181 akcí s náklady nad 10 mil. Kč,
- 20 akcí s náklady nad 100 mil. Kč.

V rámci implementace cyklické údržby proběhly v letech 2020-2021 pilotní akce v úseku Děčín-Prostřední Žleb – Dolní Žleb. V roce 2023 byly realizovány tři akce cyklické údržby, a to v úseku: Praha Běchovice – Poříčany, Praha Holešovice – Vraňany a Třebovice v Čechách – Hoštejn. Součástí cyklické údržby je zejména ověření nastavení systému sledování životního cyklu vybraných prvků infrastruktury, četnosti závad a poruch. Takto je monitorován celý první tranzitní železniční koridor. Data jsou aktualizována na všech koridorových tratích. Od roku 2023 jsou sledovány také ostatní tratě TEN-T. Ke sledování implementace a vyhodnocení pilotních projektů byla

vytvořena webová aplikace. Z dostupných údajů lze uvést, že cyklická údržba se pozitivně promítá do kapacity dráhy, a to nižším počtem výluk a kratší dobou jejich trvání.

Zvyšování úrovně technického stavu mostů:

- Snížili jsme podíl počtu mostů hodnocených nejhorším stupněm 3, a to na 3,36 % na konci roku 2023 (226 mostů z celkového počtu 6 728);
- Zpracováváme aktualizaci Programu stabilní provozuschopnosti železničních mostů v letech 2024–2028, který stanovil cíle a trendy v oblasti zlepšování stavu mostů;
- Pokračujeme v realizaci nadstandardního rozsahu diagnostiky a přepočtů u vybraných železničních mostů, jakožto zásadní bezpečnostní garance provozně exponovaných mostů s dlouhou délkou přemostění (32 objektů v projektu Diagnostika a přepočty strategických přemostění).

Zahájení realizace projektu Vznik a rozvoj digitálních technických map (DTM) a mapování technické infrastruktury:

Ve druhé polovině roku 2022 byla zahájena realizace projektu Digitální technické mapy železnice (DTMŽ), čímž se Správa železnic připojila k realizaci Digitální technické mapy České republiky, která

se stane nedílnou součástí digitalizace agend stavebních řízení a územního plánování. Začal intenzivní sběr dat o infrastruktuře i příprava příslušného informačního systému. DTMŽ přináší novou kvalitu do stávajícího popisu železniční sítě. Za celou železniční síť se sjednotí, doplní a zpřístupní dosud roztržitá, neúplná nebo vícenásobná data. Projekt je spolufinancovaný z OP PIK.

Projekty modernizace mechanizace pro zefektivnění údržby a vozidel pro diagnostiku železniční dopravní cesty:

- dokončení dodávky 3 ks dvoucestných rypadel s širokým spektrem příslušenství pro víceúčelové využití (dokončeno již 2022);
- zahájení rutinního provozu nového měřicího vozu pro železniční svršek MVŽSv2 pro rychlost měření až 200 km/h a nové měřicí drezíny EM100;
- vybrané významné probíhající projekty
 - vybavení 98 speciálních hnacích vozidel Správy železnic palubní částí ETCS (dokončení 2024);
 - dodávka šesti nových speciálních hnacích vozidel pro kontrolu a údržbu trakčního vedení typové řady MTW, v listopadu 2023 bylo dodáno první vozidlo, zbylá vozidla budou dodána v průběhu roku 2024;
 - mostní inspekční jednotka (MIJ) určená k prohlídkám a expertní činnosti na mostních objektech (dokončení 2023);
 - mobilní BTS: dodávka 1 ks mobilní základnové radiostanice (silniční nákladní vozidlo s nástavbou včetně instalované technologické části) (dokončení 2023);
 - inovace speciálního hnacího vozidla FST4 pro diagnostiku prostorové průchodnosti tratí – inovace diagnostického systému, která zajistí diagnostiku prostorové průchodnosti tratí Správy železnic. Dodavatel firma PONYSTAR s.r.o. dokončil v roce 2023 instalaci diagnostického systému do vozidla a zahájení zkušebního provozu;

- měřicí jednotka pro diagnostiku trakční napájecí soustavy (dodávka 2 ks osobních železničních vozů pro dálkovou mezinárodní dopravu pro rychlost 230 km/h k jejich následné přestavbě a instalaci diagnostických technologií);
- implementace palubní části ETCS do vozidel: MV ERTMS, FST4 a DJ NDT.

Zvýšení komfortu pro cestující ve sledovaném období:

- Pokračuje modernizace toalet podle nově nastavených standardů, včetně instalace zařízení pro vstup a výběr poplatku. Tímto zařízením bylo v roce 2023 vybaveno dalších více než 30 lokalit, čímž stoupl celkový počet na 162. Všechna nově instalovaná zařízení disponují platebními terminály pro možnost bezhotovostní platby. V roce 2023 utržila Správa železnic téměř 60 mil. Kč, podíl bezhotovostních plateb činil 31 %;
- V listopadu 2023 jsme ve spolupráci s externím partnerem započali realizaci projektu "Železnice bez plastů". V rámci tohoto projektu si mohou cestující bezplatně natočit filtrovanou pitnou vodu z výdejních automatů na vybraných stanicích. Cílem projektu je nabídnout alternativu k balené pitné vodě a tím snížit množství produkovaného odpadu na nádražích. Automaty jsou navíc důvěryhodné a bezpečné řešení z pohledu zajištění 100% hygienického odběru vody a efektivní pravidelné údržby. V první etapě budou automaty umístěny ve 12 průchodných lokalitách. Data za necelé dva měsíce provozu, která má Správa železnic k dispozici, vypovídají o velkém zájmu o tuto alternativu. Celkem bylo odebráno 2 345 litrů vody, což odpovídá 4 690 půllitrovým PET lahvím, respektive 118 kg plastu;
- Zrealizovali jsme opravné akce na téměř čtyřiceti nádražních budovách;
- Poskytujeme asistenci osobám s omezenou schopností pohybu a orientace v rámci systému jednotného tarifu

v železničních stanicích, a to s nárůstem o 33 % oproti předchozímu roku. Rok 2023 byl historicky prvním rokem provozu vlastních mobilních plošin pro nástup a výstup z vlaku. Službu cestující využili ve více než 5,5 tisících případech.



Jednáme eticky a dodržujeme firemní principy

12.1 Etický kodex

Etický kodex Správy železnic obsahuje základní hodnoty, principy a cíle, které dodržujeme při výkonu své činnosti. Respektováním a dodržováním zásad Etického kodexu účinně zabraňujeme nežádoucímu jednání. Etický kodex je závazný pro všechny zaměstnance Správy železnic.



[Etický kodex \(spravazeleznic.cz\)](https://spravazeleznic.cz)

Etický kodex

Školení etického kodexu je pro zaměstnance povinné, musí ho absolvovat každý nově nastupující zaměstnanec a jednou ročně každý stávající zaměstnanec. V rámci tohoto školení se dále školí Kodex compliance programu Správy železnic a Zásady boje proti nežádoucímu jednání. Absolvování školení je kontrolováno.

V případě podezření na nežádoucí jednání jsou k dispozici kontakty na compliance officera. Je rovněž zaveden funkční interní oznamovací systém ve smyslu zákona č. 171/2023 Sb., o ochraně oznamovatelů.

12.2 Kodex compliance

V roce 2020 byl přijat Kodex compliance programu Správy železnic, státní organizace, který zcela zahrnuje předchozí protikorupční program organizace a rozšiřuje ho o další aspekty v rámci komplexního řízení rizik v této oblasti. Zmíněný program byl implementován do celkového vnitřního kontrolního systému organizace, je vyhodnocován a nadále rozvíjen dle požadavků legislativy a potřeb organizace. Současně je nastaven tak, aby minimalizoval vznik a působení rizik, ale zároveň umožnil organizaci vyvinut se z trestní odpovědnosti právnické osoby v případě zjištěného protiprávního jednání jejich zaměstnanců.

Za rok 2023 bylo doručeno compliance officerovi několik desítek oznámení, z nichž relevantních bylo sedm (viz. tabulka 13). 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 v oblasti snižování počtu zaměstnanců, a požádal o jejich eliminaci do budoucna. Součinnost

a spolupráce ze strany vedoucích i řadových zaměstnanců byla bezproblémová.

Školení compliance probíhalo v roce 2023 u všech zaměstnanců prostřednictvím e-learningu. Dále byli osobně proškoleni ředitelé všech OŘ a vybraných OJ, a dále na poradách ředitelů OJ i vedoucí zaměstnanci OJ. V budoucím období budou vytipovány potencionální problematické úseky a procesy, které by mohly predikovat případné trestněprávní ohrožení Správy železnic. Tímto směrem bude zaměřena také prevence potenciálních nežádoucích jednání.

	Počet
Oznámení celkem	7
Anonymní oznámení celkem	2
Správním orgánům příslušným k projednání nebo k jinému postupu podle správního řádu předáno	0
Státnímu zástupci nebo policejnímu orgánu oznámeno	1
Probíhající prošetřování	0
Ukončená prošetřování	6

Tabulka 13. Celkový přehled relevantních oznámení compliance v roce 2023



Chráníme osobní údaje a data

13.1 Ochrana osobních údajů

Jako správce osobních údajů plně respektujeme právo na ochranu soukromí a osobních údajů fyzických osob, které zpracováváme pro legitimní účely, a to pouze na základě prokazatelného právního důvodu pro zpracování osobních údajů v souladu s příslušnými právními předpisy:

- nařízením Evropského parlamentu a Rady (EU) 2016/679, o ochraně fyzických osob v souvislosti se zpracováním osobních údajů a o volném pohybu těchto údajů a o zrušení směrnice 95/46/ES (dále jen GDPR).
- zákonem č. 110/2019 Sb., o zpracování osobních údajů;
- Směrnici SŽ SM097 ochrana osobních údajů

Informace o zpracování osobních údajů jsou zveřejněny na webových stránkách Správy železnic.

13.2 Školení GDPR

Každý rok se koná v součinnosti s pověřencem pro ochranu osobních údajů e-learningové školení, které je určeno všem oprávněným osobám Správy železnic zpracovávajícím osobní údaje.

13.3 Pověřenec pro ochranu osobních údajů

Pověřenec pro ochranu osobních údajů naší organizace

- a) se aktivně podílí na zajišťování ochrany osobních údajů v souladu s GDPR a v souladu se zákonem č. 110/2019 Sb.;
- b) zastřešuje agendu ochrany osobních údajů, vede záznamy o činnostech zpracování osobních údajů;
- c) dává doporučení a informace zaměstnancům k ochraně osobních údajů v souladu s GDPR a zákonem č. 110/2019 Sb.;
- d) informuje zaměstnance a dodavatele o způsobu zabezpečení osobních údajů, které zpracováváme;
- e) informuje zaměstnance o jejich povinnostech plynoucích z GDPR a ze zákona č. 110/2019 Sb.;
- f) monitoruje soulad ochrany osobních údajů v naší organizaci s GDPR a zákonem č. 110/2019 Sb.;
- g) pravidelně provádí kontrolu ochrany osobních údajů podle vnitřního předpisu SŽDC SM113 – Vykonávání vnitřní kontrolní činnosti a SM097 – Ochrana osobních údajů;
- h) šíří povědomí a školí odpovědné osoby v naší organizaci o ochraně osobních údajů;
- i) informuje a podává doporučení při posouzení vlivu na ochranu osobních údajů a při zpracování balančního testu v naší organizaci;
- j) působí jako kontaktní místo pro ÚOOÚ, ohlašuje na ÚOOÚ vzniklé incidenty z oblasti ochrany osobních údajů, vyšetřuje je, eviduje a podává zprávy generálnímu řediteli;
- k) upozorňuje generálního ředitele na nedostatky a na případná rizika v oblasti ochrany osobních údajů v naší organizaci;
- l) je členem Asociace pověřenců ČR.

Zakázky zadáváme odpovědně

Správa železnic je veřejným i sektorovým zadavatelem dle zákona č. 134/2016 Sb., o zadávání veřejných zakázek. Na Správu železnic tedy dopadá povinnost odpovědného zadávání veřejných zakázek vyjádřená zásadami uvedenými v § 6 uvedeného zákona.

Správa železnic však aplikuje principy odpovědného zadávání veřejných zakázek již od roku 2020, kdy byla vydána první metodická příručka odpovědného zadávání v organizaci, která obsahuje katalog povinných a volitelných prvků odpovědného zadávání. V oblasti odpovědného zadávání Správa železnic v roce 2022 učinila významný pokrok jak na poli metodickém, tak i na poli praktickém při zadávání konkrétních veřejných zakázek. Pro rozšíření správné aplikace odpovědného zadávání v organizaci jsme uskutečnili řadu kroků.

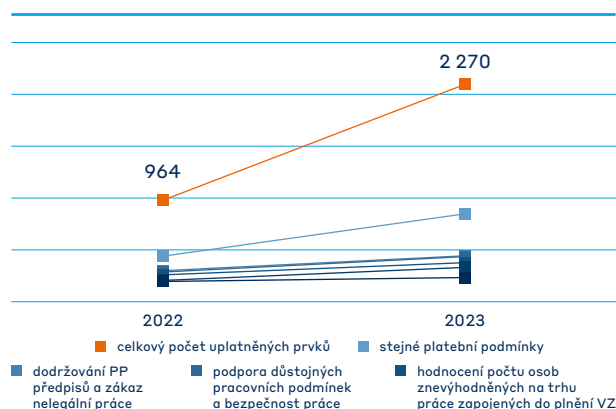
V roce 2021 došlo k zavedení povinnosti vyplňovat kontrolní list odpovědného zadávání při realizaci každého zadávacího řízení, čímž bylo docíleno plošného uvažování o problematice odpovědného zadávání v organizaci.

Dále byla připravena detailní evidence užívání odpovědného zadávání v rámci organizace, která umožní získávání potřebných statistických informací o rozsahu a způsobu využívání prvků odpovědného zadávání. Tato evidence umožní jak podrobný reporting odpovědného zadávání uvnitř i mimo organizaci, tak i vyhodnocení úspěšnosti odpovědného zadávání. Na vyhodnocení budou navazovat kroky k dalšímu zlepšení zadávací praxe v této poměrně nové oblasti, která se stále dynamicky vyvíjí.

14.1 Aplikace prvků odpovědného zadávání

Prvky odpovědného zadávání užívané v organizaci jsou vymezeny v Katalogu prvků odpovědného zadávání, který obsahuje jednak popis prvků rozdělených do jednotlivých oblastí, tak i vzorová ustanovení pro jejich aplikaci v konkrétních veřejných zakázkách. Prvky odpovědného zadávání jsou rozděleny celkem do 11 skupin dle druhu poptávaného plnění nebo zaměření prvků. Použité prvky odpovědného zadávání jsou evidovány v interním informačním systému. Implementovaná evidence použitých prvků odpovědného zadávání v rámci celé organizace je v českém prostředí unikátní a poslouží pro další zlepšování praxe odpovědného zadávání u Správy železnic.

Z evidence vyplývá, že v průběhu roku 2023 bylo v rámci organizace uplatněno celkem 2270 prvků odpovědného zadávání, což je výrazný nárůst oproti roku 2022, kdy bylo uplatněno prvků 964. Tento výrazný nárůst je výsledkem dlouhodobé snahy Správy železnic o plošnou aplikaci prvků odpovědného zadávání, tedy tak, aby tato praxe měla co největší dopad na společnost a životní prostředí. Nárůst oproti roku 2022 je patrný u všech použitých prvků odpovědného zadávání, jak je zřejmé z níže uvedených údajů.



Graf 18. Vývoj počtu uplatnění u vybraných prvků odpovědného zadávání

Nejčastěji uplatněné prvky jsou uvedeny níže:

Uplatněný prvek odpovědného zadávání	Počet použití v roce 2023
Podpora SME v roli poddodavatelů – stejné platební podmínky	815
Dodržování pracovněprávních předpisů a zákaz výkonu nelegální práce	311
Podpora důstojných pracovních podmínek a bezpečnost práce	300
Hodnocení počtu osob znevýhodněných na trhu práce zapojených do plnění VZ	260
Studentské exkurze	204
Požadavek na zapojení stanoveného počtu osob znevýhodněných na trhu práce do plnění VZ	102
Odměňování nad minimální úrovní stanovené zákonem	98
Rozdělení VZ na menší části	61
Certifikace zboží (např. Ekoznačka)	35
Recyklace kameniva vyzískávaného z kolejového lože	33

Tabulka 14. Nejčastěji uplatněné prvky odpovědného zadávání

Jak je zřejmé z výše uvedených dat, v hojně míře byly využívány prvky odpovědného zadávání týkající se sociálně odpovědného zadávání a podpory drobných, malých a středních podniků. Prvky environmentálně odpovědného zadávání pak byly využívány v menším počtu případů, což je dáno zejména tím, že dané plnění je nakupováno zpravidla centrálně na delší období. Veřejných zakázek, kde lze dané prvky uplatnit, je tedy výrazně méně. Tato skutečnost je však vynahrazena velkým objemem plnění, které je pořizováno z těchto centrálně soutěžených veřejných zakázek. Dopad těchto jednotlivých postupů je tedy také značný.

Odpovědnému zadávání veřejných zakázek v rámci organizace jsou věnovány také kapitoly Podpora malých a středních podniků a Podpora osob znevýhodněných na trhu práce.

14.2 Zavedení systému kvalifikace

V červnu 2022 spustila Správa železnic příjem žádostí dodavatelů o zařazení do systému kvalifikace. Hlavním důvodem pro jeho zavedení je očekávané zjednodušení a zrychlení procesu zadávání veřejných zakázek. Zadavatel ze svého portfolia veřejných zakázek vymezí jednotlivá typická plnění, pro která hodlá systém kvalifikace zavést, a roztrídí je do jednotlivých kategorií, do kterých mohou dodavatelé žádat o zařazení. Dodavatelé zařazení v systému pak již nedokládají kvalifikaci v samotných veřejných zakázkách, jelikož potřebnou kvalifikaci prokázali při zařazení do systému kvalifikace.

Žádosti o zařazení jsou podávány prostřednictvím softwarového nástroje ISKD (Informační systém kvalifikace dodavatelů), který je dostupný na adrese <https://iskd.spravazeleznic.cz>. Ten pak slouží i k další komunikaci s dodavatelem a na straně zadavatele obsahuje veškeré potřebné funkce k posouzení žádostí a následné správě dodavatelů zařazených v systému.

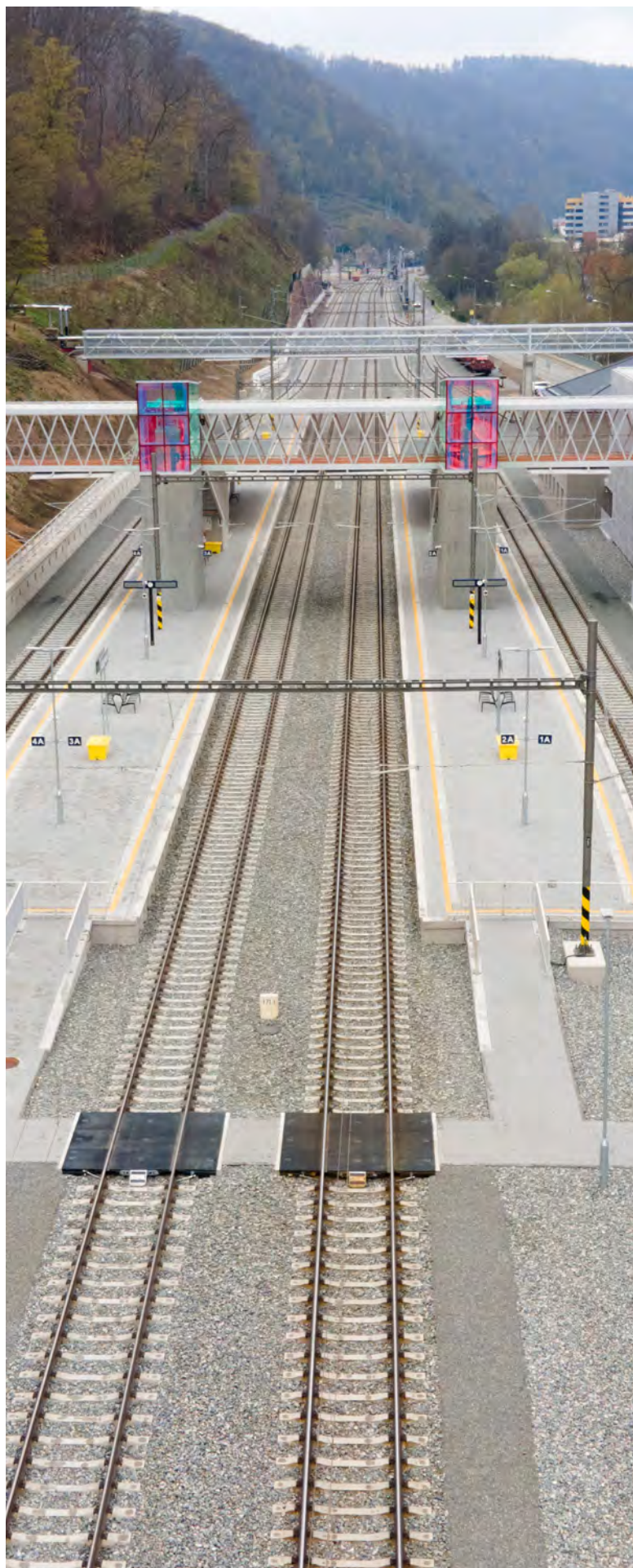
V rámci projektu zavedení systému kvalifikace byly zařazené do pilotního nasazení systému pouze sektorové veřejné zakázky, které nejsou vypisovány podle zákona o zadávání veřejných zakázek, ale podle vnitřních předpisů Správy železnic. Z převážné části se tedy jedná o sektorové podlimitní veřejné zakázky.

V polovině října 2023 bylo v ISKD registrováno celkem 203 dodavatelů, kterým bylo schváleno celkem 244 žádostí o zařazení do systému kvalifikace. Většina kategorií systému byla v průběhu roku 2023 naplněna dodavateli, a to včetně

speciální kategorie na podporu osob znevýhodněných na trhu práce.

V lednu 2023 byly v pilotním provozu systému kvalifikace zahájeny první veřejné zakázky. Primárním cílem Pilotního provozu je postupný náběh zadávání veřejných zakázek v systému kvalifikace, ověření správného technického nastavení ISKD na vybraném vzorku zakázek a provedení případných úprav nezbytných pro nasazení systému kvalifikace do plného provozu. Sekundárním cílem pilotního provozu je poskytnutí dostatečného času dodavatelům pro naplnění kategorií systému, ve kterých není s ohledem na jejich současné naplnění možné rutinně zadávat veřejné zakázky. Ke konci roku 2023 bylo schváleno celkem 263 žádostí o zařazení do systému kvalifikace. Většina kategorií systému byla naplněna dodavateli v průběhu roku 2023, a to včetně speciální kategorie na podporu osob znevýhodněných na trhu práce. V pilotním provozu systému bylo zahájeno celkem 21 veřejných zakázek různých organizačních jednotek Správy železnic o předpokládané hodnotě přesahující 330 milionů Kč.

Prvotní zkušenosti s provozem systému jsou pozitivní, protože přináší časovou úsporu ve výběrových řízeních jak na straně Správy železnic, tak na straně dodavatelů. Sledujeme i nárůst počtu obdržených nabídek. Na rozvoji a zlepšení celého systému dále pracujeme, a to jak formou úprav ISKD, tak i osvětovou aktivitou vůči dodavatelům, kteří nejsou v systému dosud zařazení. Přechod systému kvalifikace do plného provozu je plánován v roce 2024.



Dbáme na standardy kvality u dodavatelů

15.1 Péče o kvalitu produktů a služeb pro železniční dopravní cestu

Ve vazbě na zajišťování bezpečnosti provozování dráhy máme dlouhodobě zaveden systém péče o kvalitu produktů a služeb určených pro železniční dopravní cestu.

Tento systém je upraven:

- směrnicí SŽDC č. 34 Směrnice pro uvádění do provozu výrobků, které jsou součástí sdělovacích a zabezpečovacích zařízení a zařízení elektrotechnik a energetiky, na železniční dopravní cestě ve vlastnictví státu státní organizace Správa železniční dopravní cesty ve znění změny č. 1, čj. 21783/07-OP;
- směrnicí SŽDC č. 67 Systém péče o kvalitu v oblasti traťového hospodářství, čj. S35410/11-OTH;
- směrnicí SŽDC SM 08 Podmínky porizování produktů pro ověření bezpečnosti a funkčnosti jejich používání v železniční infrastruktuře, čj. 63669/2019-SŽDC-GŘ-O13.

Zohledněn je rovněž v technických kvalitativních podmínkách staveb státních drah (TKP), předpisu SŽDC S3 a dalších vnitřních předpisech.

V rámci systému péče o kvalitu zveřejňujeme požadavky na produkty a služby, které v železniční dopravní cestě a při jejích opravách a údržbě využíváme. Děje se tak formou technických specifikací, respektive obecných technických podmínek. Specialisté odborných útvarů posuzují vlastnosti produktů a služeb, které externí subjekty nabízejí pro využití na železniční dopravní cestě, jejich provozní spolehlivost, kompatibilitu s již používanými konstrukcemi a zařízeními a splnění zákonných požadavků na uvedení na trh ze strany dodavatelů.

U produktů, které posouzení vyhověly, uzavíráme s dodavatelem technické podmínky. Ty pak slouží jako závazná technická specifikace budoucích kupních smluv. Dodržování ustanovených technických podmínek je dlouhodobě ověřováno. Forma ověřování je stanovena v technických podmínkách a závisí na úrovni systému managementu kvality uplatňované dodavatelem a vlivu příslušného produktu na bezpečnost provozování dráhy. Uplatňuje se kontrola kvality každé dodávky, auditu ve výrobních závodech apod. Tyto činnosti zajišťují zaměstnanci GŘ a CTD.

Odborná pracovní skupina pokračuje ve sjednocování systémů jednotlivých odvětví a promítnutí požadavků 4. železničního balíčku EU do vnitřních předpisů Správy železnic. Nová směrnice SM008 Systém posuzování vlivu produktů a služeb pro železniční dopravní cestu na bezpečnost provozování dráhy nahradí všechny výše uvedené dokumenty.

Jako zadavatel veřejných zakázek v technických podmínkách zadávacích dokumentací rovněž nastavujeme pravidla kontroly kvality prováděných prací, včetně požadavků na výrobky, zařízení a technologie. Nastavená pravidla netvoří překážky pro uvádění výrobků na trh, pouze stanovují transparentní, předem daný a otevřený proces pro všechny. Je tak zajištěna a ověřena kompatibilita, efektivita a užitelnost výrobků a služeb, a to s ohledem na specifické podmínky provozovatele dráhy. V rámci investičních akcí, údržby nebo oprav lze na železniční dopravní cestě uvést do provozu pouze takové výrobky z oblasti traťového hospodářství, elektrotechniky a energetiky a sdělovacího a zabezpečovacího zařízení, které jsou v souladu s předem nastavenými požadavky. Zavedený systém tak plnohodnotně přispívá k bezpečnosti provozování dráhy.



Odpovědně nakupujeme a distribuujeme trakční elektřinu

16.1 Nákup a distribuce elektřiny

Správa železnic zajišťuje nákup a prodej elektřiny včetně všech souvisejících činností jak pro vlastní potřebu, tak pro dodávku zákazníkům připojeným k lokální distribuční soustavě železnice (LDSŽ). Všechny procesy odpovídají požadavkům zákona č. 458/2000 Sb., o podmínkách podnikání a o výkonu státní správy v energetických odvětvích a o změně některých zákonů (energetický zákon), a jeho prováděcích vyhlášek, zejména č. 408/2015 Sb., o pravidlech trhu s elektřinou, a vyhlášky č. 16/2016 Sb., o podmínkách připojení k elektrizační soustavě. Požadavky zákona č. 406/2000 Sb., o hospodaření energií, jsou zajišťovány v rámci zabezpečování provozu a údržby LDSŽ oblastními ředitelstvími Správy železnic.

Samostatnou kapitolou je dodávka trakční elektřiny pro provoz závislé trakce, která probíhá mimo režim energetického

zákona a uskutečňuje se v režimu doplňkové služby podle zákona č. 266/1994 Sb., o dráhách. LDSŽ je vymezena na vstupu předávacími místy mezi sítěmi LDSŽ a nadřazených distribučních soustav ČEZ Distribuce, a. s., EG. D, a. s., a PREdistribuce, a. s. Předávací místa mezi těmito sítěmi jsou realizována na napěťových hladinách nízkého napětí (NN), vysokého napětí (VN) a velmi vysokého napětí (VVN). Zásobovací území LDSŽ je vymezeno převážně v lokalitách jednotlivých železničních stanic a rozhraním nadřazené distribuční soustavy a trakční napájecí stanic. Samotné trakční vedení již není součástí LDSŽ.

Správa železnic je ve smyslu energetického zákona zčásti konečným odběratelem elektřiny a zčásti provozovatelem lokální distribuční soustavy a obchodníkem s elektřinou, který zajišťuje dodávku elektřiny pro externí subjekty na železnici.

16.1.1 Licence na obchod, distribuci a výrobu elektřiny

Správa železnic má Energetickým regulačním úřadem udělené licence na obchod s elektřinou a na distribuci elektřiny. Pro jednotlivé výrobní (pouze instalace FVE) probíhá proces získání licence na výrobu elektřiny. Zajištění všech relevantních činností distribuce a prodeje elektřiny v LDSŽ je zásadní prioritou všech dotčených složek Správy železnic.

Nákup elektřiny	Objem [MWh]
Silová elektřina VN	155 498
Silová elektřina NN	45 061
Silová elektřina VN, VVN – elektrická trakce	1 284 039
Celkem	1 484 598

Tabulka 15. Objemy elektřiny podle napěťových hladin 2023

Zdroj energie	% podíl
Fosilní zdroje	53,60 %
Jaderné zdroje	40,95 %
Obnovitelné zdroje	5,45 %

Tabulka 16. Podíl jednotlivých zdrojů energie na celkové směsi paliv dodavatele elektřiny 2023

16.2 Nákup elektřiny pro trakční účely

Zajištění dodávek trakční elektřiny probíhá transparentním způsobem s využitím možnosti aukčních systémů na komoditních burzách v souladu se zákonem o zadávání veřejných zakázek. Aukce probíhá soutěžením kritéria obchodní přírážky dodavatele za předem definovaných podmínek ze strany Správy železnic na dodávky elektřiny. Po uzavření smlouvy (závěrkového listu prostřednictvím komoditní burzy) s dodavatelem elektřiny (obchodníkem) následuje postupný nákup, resp. fixace ceny komodity podle referenčního produktu obchodovaného na velkoobchodním trhu. Tím je dosaženo objektivní tržní ceny během delšího období a vyloučí se riziko momentálního výkyvu ceny při aukci na cenu dodávky v jeden okamžik.

Aukce jsou realizovány zvlášť pro dodávky elektřiny na hladině VN (tzv. velkoodběr) a zvlášť pro dodávky elektřiny na hladině NN (tzv. maloodběr). I u těchto aukcí je hodnotícím kritériem obchodní přírážka dodavatele. Výsledná cena elektřiny je tvořena postupnou fixací ceny referenčního produktu na velkoobchodním trhu.

16.3 Dodávka elektřiny dopravcům v elektrické trakci

Správa železnic zajišťuje zúčtování spotřeby trakční elektrické energie (TEE) od 1. 1. 2019 a ke zkvalitnění této služby implementovala nový způsob určení spotřeby TEE na elektrických hnacích vozidlech a elektrických jednotkách (EHV/EJ) pomocí systému měření spotřeby trakční elektřiny (EMS) v kombinaci použití měrných spotřeb pro neměřené vlaky. Tyto měrné spotřeby byly nově stanoveny s využitím naměřených dat spotřeby pro jednotlivé druhy vlaků, a proto objektivněji reflektují skutečný odběr na sběrači hnacího vozidla, a to včetně rozlišení druhu trakce. Dále jsou upravovány řadou koeficientů zohledňujících například technické ztráty nebo roční období.

Správa železnic, na rozdíl od většiny zahraničních manažerů železniční infrastruktury, sdružuje veškeré části této služby, a to díky vlastním zařízením (řídící a komunikační jednotka včetně elektroměru, anténa GSM-R a GPS), která instaluje v koordinaci s dopravci na EHV/EJ. Stejně je to i se sběrem dat z elektroměrů a přijímačů GPS (systém DCS), výpočetním modulem pro určení spotřeby vlaků (Hybridní model), systémem pro výměnu energetických dat se zahraničními partnery (Exchange) a fakturačním systémem SAP IS-U, které jsou všechny ve vlastnictví Správy železnic.

Veškeré tyto systémy jsou vyvíjeny a provozovány s ohledem nejen na národní legislativu, ale i na mezinárodně uznávané standardy UIC, normy CENELEC i ISO a v neposlední řadě nařízení Evropské komise. Správa železnic je součástí mezinárodních pracovních skupin, které tyto dokumenty sestavují, revidují a podporují.

Díky vlastním systémům a mezinárodní spolupráci se Správa železnic řadí mezi přední evropské manažery infrastruktury zajišťující zúčtování TEE.

16.4 Ostatní energie a vybrané komodity (netrakční, voda)

16.4.1 Obecně

Správa železnic je správcem objektů a budov, které slouží k provozování její činnosti. Jsou jimi administrativní budovy, provozní budovy, výpravní budovy a technologické objekty.

Správa železnic má certifikovaný systém managementu hospodaření s energií dle ČSN ISO 50001:2018 (EnMS), který je každoročně vyhodnocován v rámci dohledového auditu EnMS a v tříletém cyklu certifikován na základě výsledků certifikačního auditu EnMS.

V rámci tohoto systému jsou sledovány spotřeby paliv a energií celého energetického hospodářství Správy železnic, podrobně je systém zaměřen na vybrané budovy s vyšší energetickou náročností a budovy s plánovanou a realizovanou rekonstrukcí. V roce 2023 šlo o 150 výpravních, provozních a administrativních.

Licence na výrobu a rozvod tepelné energie

Správa železnic je držitelem licencí Energetického regulačního úřadu na výrobu a rozvod tepelné energie:

- Výroba tepelné energie: provozovna Praha hl. n. výpravní budova.
- Rozvod tepelné energie: vymezená území žst. Karviná, Ostrava – Svinov výpravní budova, Hradec Králové administrativní budova, Pardubice administrativní budova, Plzeň budova HZS.

Dodávky tepelné energie na základě licencí	2022 (MWh)	2023 (MWh)
Praha hl. n., výpravní budova	276	161
Karviná-Fryštát, žst. Karviná hl. n.	39	51
Ostrava-Svinov, výpravní budova	74	69
Hradec Králové, administrativní budova	175	160
Pardubice, administrativní budova	735	746
Plzeň, budova HZS	127	134

Tabulka 17. Dodávky tepelné energie na základě licencí 2022, 2023

16.4.2 Nákup ostatních energií a vybraných komodit

Nákup zemního plynu je centrálně zajištěn formou burzovního obchodu. Dodavatelem plynu je Pražská plynárenská, a. s., smluvní ujednání (Závěrkové listy) jsou sjednána pro skupinu odběrných míst ve správě jednotlivých organizačních složek Správy železnic, odděleně pro kategorii maloodběr (MO) a kategorii velkoodběr a střední odběr (VOSO).

Tepelnou energii nakupujeme u regionálních dodavatelů (obchodníků) na základě smluvních ujednání pro jednotlivá odběrná místa.

Voda (vodné, stočné) je nakupována u regionálních dodavatelů na základě smluvních ujednání pro jednotlivá odběrná místa. V některých případech je dodávka vody realizována ze studny.

Smluvní závazky k dodavatelům energií jsou centrálně řízeny, monitorovány a pravidelně dochází k jejich přezkoumávání s cílem dosáhnout výhodných podmínek při dodržení energetické politiky organizace.

16.4.3 Dodávky ostatních energií a vybraných komodit

1) Smluvní závazky Správy železnic v rámci nájemních vztahů:

Smluvní závazky Správy železnic ke spotřebě energií jsou z velké části dané vazbou na smlouvy o pronájmu bytů a nebytových prostorů – dohody o poskytování plnění (služeb) v souvislosti s nájmem:

- dodávka tepelné energie (nakoupená tepelná energie a tepelná energie z vlastních zdrojů);
- dodávka centrálně připravované teplé vody;
- dodávka zemního plynu (zpravidla podružný plynoměr nájemce);

- dodávka vody (společná sociální zařízení a podružné vodoměry).

2) Smluvní závazky Správy železnic v rámci jiných vztahů:

Dodávka vody a zemního plynu je v některých případech realizována také do objektů cizích subjektů, a to zpravidla v areálech železničních stanic (podružné vodoměry a plynoměry).

Dodávka tepelné energie do objektů jiných vlastníků je realizována:

- na základě licence na výrobu tepelné energie a licence na rozvod tepelné energie;
- bez licence na základě výjimky dané energetickým zákonem (§3, odst. 4 b);
- bez licence vnitřním odběrným tepelným zařízením (stavebně a technologicky propojené budovy).

Přímé dodávky zemního plynu externím nájemcům jsou realizovány individuálně od různých obchodníků, a to zpravidla v případech, kdy v objektu není centrální zdroj tepelné energie.

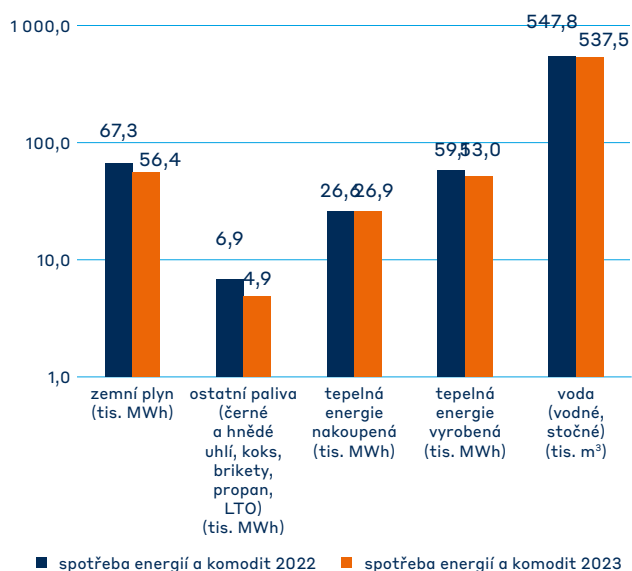
Tyto přímé dodávky externím nájemcům (resp. Spotřebu těchto komodit) Správa železnic neviduje, nájemci uzavírají smluvní vztahy samostatně.

16.4.4 Spotřeba ostatních energií a vybraných komodit

Spotřeba Správy železnic je evidována, sledována a vyhodnocována na úrovni organizačních složek a Odborem elektrotechniky a energetiky v rámci systému managementu hospodaření s energií (EnMS).

Spotřeba ostatních energií a vybraných komodit	2022 (MWh)	2023 (MWh)
Zemní plyn	67 326	56 445
Ostatní paliva (černé a hnědé uhlí, koks, brikety, propan, LTO)	6 888	4 880
Tepelná energie	85 653	79 938
z toho: nakoupená	26 556	26 943
vyrobená	59 097	52 995
	2022 (m³)	2023 (m³)
Voda (vodné, stočné) m ³	547 768	537 469

Tabulka 18. Spotřeba ostatních energií a vybraných komodit 2022, 2023



Graf 19. Celková spotřeba ostatních energií a komodit 2022, 2023





Jednáme transparentně a nediskriminačně

17.1 Obchodní využití majetku

Postup a pravidla dočasného užívání majetku státu, se kterým hospodaří Správa železnic, jsou stanoveny interním předpisem s maximálním důrazem na transparentnost a nediskriminační přístup. Základním nástrojem pro tuto činnost je veřejná soutěž, při jejíž definici je bráno v potaz uspokojení potřeb cestujících. V případě budov osobních nádraží ve stanicích kategorie A lze do hodnocení veřejných soutěží zakomponovat hodnotící kritérium udržitelnosti s garancí podle kritérií ESG. Nefinanční přínosy dočasného užívání majetku státu jsou posuzovány v souvislosti s veřejným zájmem.

17.2 Prodej majetku

Při nakládání s nemovitým majetkem ve vlastnictví České republiky, s nímž má právo hospodařit Správa železnic, postupujeme v souladu s obecně závaznými předpisy, zejména zákonem 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, zákonem č. 77/1997 Sb., o státním podniku, ve znění pozdějších předpisů, a interními předpisy, které implementují obecně závazné předpisy do prostředí a činnosti naší organizace. Při nakládání s budovami osobních nádraží postupujeme dále v souladu se strategickým materiálem Ministerstva dopravy Koncepte při nakládání s nemovitostmi osobních nádraží, který je pro Správu železnic závazný. Dodržování stanovených povinností a postupů zajišťuje rovný a nediskriminační přístup k zájemcům o koupi či převod nemovitého majetku a současně maximální transparentnost tohoto procesu při přednostním uspokojování veřejného zájmu na budoucím využití nemovitého majetku novými vlastníky. To se týká převodů územním samosprávným celkům, jiným státním organizacím či organizačním složkám státu.

Předepsaný standardní schvalovací proces zajišťující naplnění požadavků na rovný, nediskriminační přístup a maximální transparentnost:

- zjištění trvalé nepotřebnosti nemovitého majetku pro provozování i provozuschopnost železniční dopravní cesty, a to i z hlediska budoucího výhledu a jeho převoditelnosti vnitropodnikovým projednáním;
- uveřejnění na Portálu veřejné správy;
- souhlas správní rady Správy železnic;
- projednání na Ministerstvu dopravy;
- souhlasné projednání meziresortním přípomínkovým řízením;
- souhlas vlády ve formě usnesení;
- o záměru převést vlastnické právo na územní samosprávné celky či ve veřejné soutěži jsou informovány místní akční skupiny.

Základními způsoby zcizování nemovitého majetku jsou:

- úplatné převody vlastnického práva: přímé zcizení fyzickým či právnickým osobám při splnění přesně stanovených podmínek; územním samosprávným celkům ve veřejném zájmu;
- bezúplatné převody územním samosprávným celkům nebo jejich sdružením při splnění zákonných podmínek;
- veřejné soutěže o nejvhodnější nabídku, nejsou-li splněny podmínky pro výše uvedené způsoby zcizení, prováděné v případech zcizení nemovitého majetku s cenou 1 milion Kč a vyšší formou elektronické aukce;
- úplatné i bezúplatné převody práva hospodařit s majetkem státu podle § 17c a § 17e zákona č. 77/1997 Sb., o státním podniku, organizačním složkám státu, státním organizacím či podnikům.

Inovujeme Spokojenost se službami

18.1 Rozvoj nových zařízení služeb

V říjnu 2020 byla rozhodnutím generálního ředitele vytvořena průřezová pracovní skupina pro koncepci zařízení služeb. Její hlavní náplní je koncepčně zastřešit nakládání s vybavením železničních stanic definovaným vyhláškou č. 76/2017 Sb., o obsahu a rozsahu služeb poskytovaných dopravci provozovatelem dráhy a provozovatelem zařízení služeb. Naším cílem je jednotný přístup k jednotlivým typům zařízení služeb s jasně definovanými pravidly a kritérii pro jejich implementaci a rozvoj.

Zároveň klademe důraz na to, aby využívání zařízení služeb bylo pro cestující, dopravce a uživatele železničních stanic komfortní a na úrovni odpovídající současným technologickým standardům.

V roce 2023 Správa železnic vydala dokument „Koncepce zařízení služeb státní organizace Správa železnic“. Obsahuje koncepční zásady pro rozvoj a implementaci těch typů zařízení služeb, které nejsou obsaženy v dříve vydaných dokumentech, především v Koncepci pro nakládání s nemovitostmi osobních nádraží. Jedná se o: úschovny zavazadel, zdvihací plošiny pro osoby s omezenou schopností pohybu a orientace, zařízení pro provozní ošetření vozů, zařízení se zdrojem netrakovní elektrické energie určené pro připojení železničních kolejových vozidel, kolejové váhy, čerpací stanice, místa nakládky a vykládky pro přepravu věcí. Koncepce zahrnuje nejen aktuálně provozované typy zařízení služeb, ale rovněž zařízení, která vzhledem k novým technologiím budou spadat do režimu zařízení služeb, například nabíjecí stojany pro bateriová vozidla či vodíkové plnicí stanice.

18.2 Chytré technologie

Naplňování strategie společenské odpovědnosti napomáhá mimo jiné i využití chytrých technologií a procesů. Zlepšují výkonnost správy a provozu železničních stanic, snižují provozní náklady, zkvalitňují a zrychlují obsluhu cestujících i všech uživatelů nádraží. Projekty, které jsou v současnosti realizovány, případně se k realizaci připravují, obsahují moderní nástroje a technologie umožňující plnou automatizaci a vzdálené řízení. Důležitým aspektem této automatizace je nejen samotný sběr dat, ale i jejich následné vyhodnocování v reálném čase.

V oblasti spotřeby energií je jedním z hlavních projektů dálkové měření spotřeby energií (voda, elektřina, zemní plyn, teplo). Následné vyhodnocování naměřených dat umožní efektivnější řízení a v důsledku hlavně snížení celkové spotřeby. Výše úspor se na základě obdobných a již realizovaných projektů odhaduje na 7 %.

Dalšími prvky, o kterých uvažujeme, jsou např.:

- Instalace fotovoltaických elektráren na střechy provozních, případně výpravních budov. Od tohoto kroku si slibujeme snížení množství nakupované elektřiny pro provozní potřeby budov;
- Instalace tepelných čerpadel a jejich případné doplnění o inteligentní úložště tepla, která mohou významně pomoci s dodávkou tepla a při vytápění veřejných prostor železničních stanic a zastávek;
- Dynamické LED osvětlení, které reaguje na intenzitu přirozeného denního světla v kombinaci s pohybem osob v osvětlované oblasti;

- Retence dešťové vody – zachycená voda, která by jinak odtekla do veřejné kanalizace, bude dále využita pro závlahu ve stanici osazených a umístěných květin, rostlin nebo trávníku. Dále filtrovaná voda bude využita pro splachování toalet, případně jako jiná užitková voda.

Kromě technologií zaměřených na snížení spotřeby energií se snažíme svými kroky využít potenciál sítě železničních stanic a zastávek a zvýšit stupeň jejího napojení na další veřejné či individuální způsoby dopravy, jako je budování záchytných parkovišť typu P+R, K+R, nebo stanovišť sdílených kol, elektrokol a elektrokoloběžek s možností nabíjení. Ve spolupráci s organizátory veřejné dopravy instalujeme informační systémy informující o možnostech cestování v rámci konkrétního IDS, např. o nejbližších odjezdech návazných linkových autobusů a městské hromadné dopravy, ale i zprostředkování informací poskytovaných dalšími subjekty, jako jsou informační a turistická centra.

Rozhodnutí o instalaci technologie předchází analýza, která naznačí, zda je navržená technologie pro danou lokalitu vhodná z pohledu počtu cestujících, fyzického uspořádání budov a okolních pozemků, památkové ochrany a dalších.



Vybraná získaná a udělovaná ocenění

19.1 Železniční stavba roku

Správa železnic vyhlašuje každoročně soutěž Železniční stavba roku, která vybírá nejkvalitněji realizované železniční projekty, jejichž zadavatelem a investorem je Správa železnic. V jednotlivých kategoriích jsou oceněny železniční stavby realizované jak na páteřní síti, koridorech, tak na regionálních tratích. Důraz se klade zejména na jejich provozní, ekonomický a společenský přínos. V roce 2023 se tyto ceny udílely již popáté v celkem 10 kategoriích, jeden projekt pak získal Cenu generálního ředitele.



www.spravazeleznice.cz/zeleznicni-stavba-roku

19.2 Ocenění zaměstnanců

První listopadový den roku 2023 byla v Rytířském sále budovy generálního ředitelství oceněna práce zaměstnanců v několika kategoriích. Za přítomnosti generálního ředitele Jiřího Svobody se 25 kolegů stalo Zaměstnanci roku, 17 jich obdrželo titul Nováček roku a 21 zaměstnanců bylo uvedeno do Síně slávy.

Speciální ocenění Železničář roku se každoročně uděluje zaměstnancům, kteří v práci či ve volnu svou obětavostí, rychlou reakcí či včasnou pomocí zachránili lidský život nebo pomohli předejít značným materiálním škodám. Ocenění získalo celkem 9 zaměstnanců.

V loňském roce slavila významné jubileum nejen Správa železnic, ale také drážní hasiči. U příležitosti 70. výročí založení drážních hasičů bylo mimo jiné pamětními medailemi oceněno celkem 70 zaměstnanců, kteří se na činnosti HZS významně podíleli.

ESG nefinanční data 2023

ESG hodnocení	ESG	Název ukazatele	Umístění ve zprávě r. 2022
Resource Use Score	E	Produkce odpadu za jednotlivé roky 2022-2023 v tunách	2.1.1
		Podíl jednotlivých složek separovaného odpadu v % za rok 2023	2.1.1
		Využívání regenerovaného kameniva	2.1.2
		Ochrana přírody a krajiny	2.2.1
		Spotřeba látek na bázi glyfosátu v letech 2022-2023 v litrech	2.2.1.1
		Vodní hospodářství a ochrana vod	2.2.3
		Ochrana ovzduší	2.2.4
Emission Reduction Score	E	Přehled skladby našich zdrojů dle druhu paliva v celkovém evidovaném počtu (%)	2.2.4
		Přehled realizovaných protihlukových opatření 2022-2023 (m)	2.2.5
		Četnost realizovaných protihlukových stěn dle jejich výšky	2.2.5
		Přehled elektrizace tratí v letech 2006-2023	2.3
		Návrh výhledové elektrizace	2.3.1
		Dokončené stavební akce ve sledovaném období 2023	2.3.1
		Probíhající stavební akce ve sledovaném období 2023	2.3.1
		Tratě se schválenou studií proveditelnosti elektrizace	2.3.1
		Sjednocení trakční napájecí soustavy na AC 25 kV 50Hz	2.3.2.1
		Výměna osvětlení v ŽST za LED technologie: přehled příkonů, úspory elektrické energie, nákladů a emisí CO ₂ v roce 2022 a 2023	3.1.1
		Výměna osvětlení v ŽST za LED technologie: celkový přehled úspor elektrické energie, nákladů a CO ₂ za období 2015-2023	3.1.1
		Energetické úspory v rámci rekonstrukcí budov a novostaveb	3.1.2
		Fotovoltaické elektrárny na střechách	3.2.1
		Fotovoltaické elektrárny na brownfielech	3.2.2
Innovation Score	E	Celkové investiční a neinvestiční náklady na oblast životního prostředí	2.2
		EPC projekty	3.1.3
		Projekty výzkumu, vývoje a inovací	7.1
		Edice Vědeckotechnického sborníku	7.2
		Chytré technologie	18.2

ESG Priority	
Snižujeme dopad na životní prostředí	Udržitelný provoz železničních drah
Snižujeme dopad na životní prostředí	Udržitelný provoz železničních drah
Snižujeme dopad na životní prostředí	Udržitelný provoz železničních drah
Snižujeme dopad na životní prostředí	Udržitelný provoz železničních drah
Snižujeme dopad na životní prostředí	Udržitelný provoz železničních drah
Snižujeme dopad na životní prostředí	Udržitelný provoz železničních drah
Snižujeme dopad na životní prostředí	Udržitelný provoz železničních drah
Snižujeme dopad na životní prostředí	Udržitelný provoz železničních drah
Snižujeme dopad na životní prostředí	Udržitelný provoz železničních drah
Snižujeme dopad na životní prostředí	Udržitelný provoz železničních drah
Jsme tahounem zelené transformace železnice	Zelená železnice - udržitelná mobilita
Jsme tahounem zelené transformace železnice	Zelená železnice - udržitelná mobilita
Jsme tahounem zelené transformace železnice	Zelená železnice - udržitelná mobilita
Jsme tahounem zelené transformace železnice	Zelená železnice - udržitelná mobilita
Jsme tahounem zelené transformace železnice	Zelená železnice - udržitelná mobilita
Jsme tahounem zelené transformace železnice	Zelená železnice - udržitelná mobilita
Snižujeme energetickou náročnost budov a nádraží	Udržitelný provoz železničních drah
Snižujeme energetickou náročnost budov a nádraží	Udržitelný provoz železničních drah
Snižujeme energetickou náročnost budov a nádraží	Udržitelný provoz železničních drah
Snižujeme energetickou náročnost budov a nádraží	Udržitelný provoz železničních drah
Snižujeme energetickou náročnost budov a nádraží	Udržitelný provoz železničních drah
Snižujeme dopad na životní prostředí	Udržitelný provoz železničních drah
Snižujeme dopad na životní prostředí	Udržitelný provoz železničních drah
Podporujeme výzkum a vývoj	Rozvoj inovací
Podporujeme výzkum a vývoj	Rozvoj inovací
Měníme stanice a zastávky na "Chytré"	Chytré a inteligentní technologie

ESG hodnocení	ESG	Název ukazatele	Umístění ve zprávě r. 2022
Workforce Score	S	Evidenční počet zaměstnanců podle organizačních složek	6.1
		Struktura zaměstnanců podle nejvyššího dosaženého vzdělání k 31. 12. 2023	6.1.1
		Věková struktura zaměstnanců 31. 12. 2023	6.1.1
		Poměr mužů a žen	6.1.2
		Genderová struktura zaměstnanců k 31. 12. 2023 v nejpočetnějších profesích	6.1.2
		Pracovnělékařské služby	6.1.4
		Bezpečnost a ochrana zdraví při práci	6.1.5
		Odměňování zaměstnanců a poskytování benefitů	6.1.6
		Vzdělávání zaměstnanců	6.1.7
		Dialog s odbory	6.2
		Naši zaměstnanci pomáhají	6.6
Human Rights Score	S	Rozvoj příležitostí	8.1
		Bezbariérovost železnice	8.2
		Veřejné zakázky s uplatněnou podporou osob znevýhodněných na trhu práce	9.8.1
		Počet zapojení osob znevýhodněných na trhu práce	9.8.1
		Sociální kategorie systému kvalifikace	9.8.2
Community Score	S	Dialog s profesními svazy a asociacemi	6.3
		Dialog s komunitami	6.4
		Podpora malých a středních podniků	6.4.2
		Spolupráce se školami	6.4.3
		Preventivně bezpečnostní kampaň	9.1
		Krizová komunikace	9.2
		Kontaktní centrum	9.3.1
		Informační centra	9.3.2
Product Responsibility Score	S	Intenzivní zvyšování úrovně zabezpečení železničních přejezdů	4.1.1
		Systém bezpečnosti provozování dráhy i drážní dopravy	4.1.2
		Evropský vlakový zabezpečovací systém (ETCS)	4.2

ESG Priority	
Jsme odpovědným zaměstnavatelem	Sociální a společenské vztahy
Jsme odpovědným zaměstnavatelem	Sociální a společenské vztahy
Jsme odpovědným zaměstnavatelem	Sociální a společenské vztahy
Jsme odpovědným zaměstnavatelem	Sociální a společenské vztahy
Jsme odpovědným zaměstnavatelem	Sociální a společenské vztahy
Péče o zaměstnance	Sociální a společenské vztahy
Péče o zaměstnance	Sociální a společenské vztahy
Péče o zaměstnance	Sociální a společenské vztahy
Péče o zaměstnance	Sociální a společenské vztahy
Péče o zaměstnance	Sociální a společenské vztahy
Naši zaměstnanci pomáhají	Sociální a společenské vztahy
Firemní principy a politika etického chování	Sociální a společenské vztahy
Podporujeme rozmanitost a rovné příležitosti	Sociální a společenské vztahy
Podporujeme rozmanitost a rovné příležitosti	Sociální a společenské vztahy
Podporujeme rozmanitost a rovné příležitosti	Sociální a společenské vztahy
Podporujeme rozmanitost a rovné příležitosti	Sociální a společenské vztahy
Podporujeme udržitelnost a mobilitu	Zelená železnice - udržitelná mobilita
Podporujeme spolupráci s komunitami	Sociální a společenské vztahy
Podporujeme spolupráci s komunitami	Sociální a společenské vztahy
Inovujeme náborovou strategii	Sociální a společenské vztahy
Jsme prospěšní pro společnost	Sociální a společenské vztahy
Jsme prospěšní pro společnost	Sociální a společenské vztahy
Jsme prospěšní pro společnost	Přinášíme užitečná řešení dopravcům a cestujícím
Jsme prospěšní pro společnost	Přinášíme užitečná řešení dopravcům a cestujícím
Bezpečně provozujeme dráhu	Bezpečnost dopravy
Bezpečně provozujeme dráhu	Bezpečnost dopravy
Bezpečně provozujeme dráhu	Bezpečnost dopravy

ESG hodnocení	ESG	Název ukazatele	Umístění ve zprávě r. 2022
Management Score	G	Vabrané kvantitativní a kvalitativní ukazatelé provozuschopnosti ve sledovaném období 2023	11.1
		Etický kodex	12.1
		Kodex Compliance	12.2
		Ochrana osobních údajů	13.1
		Školení GDPR	13.2
		Aplikace prvků odpovědného zadávání	14.1
		Objem elektřiny podle napěťových hladin	16.1.1
		Podíl jednotlivých zdrojů energie na celkové směsi paliv podle dodavatele elektřiny	16.1.1
		Dodávky tepelné energie na základě licencí	16.4.1
		Spotřeba ostatních energií a vybraných komodit	16.4.4
Shareholders Score	G	Zakladatel	1.2
CSR Strategy Score	G	Společenská odpovědnost	1.1
		Řízení udržitelnosti	10.1
		Péče o železniční dědictví	9.9
		Železniční stavba roku	19.1

ESG Priority	
Správa a řízení organizace	Správa a řízení organizace - governance
Firemní principy a politika etického chování	Správa a řízení organizace - governance
Firemní principy a politika etického chování	Správa a řízení organizace - governance
Firemní principy a politika etického chování	Správa a řízení organizace - governance
Firemní principy a politika etického chování	Správa a řízení organizace - governance
Firemní principy a politika etického chování	Správa a řízení organizace - governance
Správa a řízení organizace	Správa a řízení organizace - governance
Správa a řízení organizace	Správa a řízení organizace - governance
Správa a řízení organizace	Správa a řízení organizace - governance
Správa a řízení organizace	Správa a řízení organizace - governance
Zakladatel	Správa a řízení organizace - governance
Správa a řízení organizace	Správa a řízení organizace - governance
Správa a řízení organizace	Správa a řízení organizace - governance
Společenská odpovědnost organizace (CSR)	Správa a řízení organizace - governance
Společenská odpovědnost organizace (CSR)	Správa a řízení organizace - governance

Seznam zkratek

AC	Alternating Current, střídavý proud
AČR	Armáda České republiky
BIM	Building Information Management, informační modelování staveb
BTS	Base Transceiver Station, základnová vysílací a přijímací stanice
CER	Community of European Railways and Infrastructure Companies, Společenství evropských železnic a infrastrukturních společností CER
CO₂	Oxid uhličitý
CTD	Centrum telematiky a diagnostiky
DC	Direct Current, stejnosměrný proud
DCS	Distributed control system, distribuovaný řídicí systém
DTM	Digitální technická mapa
EHV/EJ	Elektrické hnací vozidlo/Elektrická jednotka
EK	Evropská komise
EnMS	Energy management system, systém managementu hospodaření s energií
EPC	Energy Performance Contracting, poskytování energetických služeb se zárukou
ERTMS	European Rail Traffic Management System, evropský systém řízení železniční dopravy
ERÚ	Energetický regulační úřad
ESG	Environmental, Social, Governance, udržitelné investování v oblasti životního prostředí, v sociální a ekonomicko-správní oblasti společnosti
ESRS	European Sustainability Reporting Directive, povinné standardy EU, kterým musí společnosti v rámci CSRD přizpůsobit svůj ESG reporting
ETCS	European Train Control System, evropský vlakový zabezpečovací systém
ETF	The European Transport Workers' Federation, Evropská federace pracovníků v dopravě
EZ	Energetický zákon
FRMCS	Future Railway Mobile Communication System, budoucí systém mobilní komunikace na železnici
FVE	Fotovoltaická elektrárna
GDPR	General Data Protection Regulation, obecné nařízení o ochraně osobních údajů
GP BK	Geometrická poloha bezstykové koleje
GRI	Global Reporting Initiative, metoda pro nefinanční reporty
GŘ	Generální ředitelství
GSM-R	Global System for Mobile Communications – Railway, mezinárodní standard bezdrátové komunikace
HR	Human Resources, lidské zdroje
HZS	Hasičský záchranný sbor
ICT	Informační a komunikační technologie
IZS	Integrovaný záchranný systém
KOP	Kondiční ozdravný pobyt
kW	Kilowatt, jednotka výkonu
kWh	Kilowatthodina, jednotka práce

LDSŽ	Lokální distribuční soustava železnice
MD	Ministerstvo dopravy ČR
MU	Mimořádné události
NN	Nízké napětí
NÚKIB	Národní úřad pro kybernetickou a informační bezpečnost
OBU	On-Board Unit, palubní jednotka
OOSPO	Osoby s omezenou schopností pohybu a orientace
OŘ	Oblastní ředitelství
OSN	Organizace spojených národů
OZE	Obnovitelné zdroje energie
PC	Personal Computer, osobní počítač
PKS	Podniková kolektivní smlouva
PPK	Prostorová poloha koleje
P+R	Záchytné parkoviště
PZZ	Přejezdová zabezpečovací zařízení
RFC	Rail Freight Corridors, nákladní železniční koridory
RID	Řád pro mezinárodní železniční přepravu nebezpečných věcí
SFC	Static frequency converter, statický frekvenční měnič
SHV	Speciální hnací vozidlo
SC	Strategický cíl
SFDI	Státní fond dopravní infrastruktury
SNCF	Société nationale des chemins de fer français, francouzský státní železniční podnik
SSZ	Stavební správa západ
SŽ	Správa železnic, státní organizace
TA ČR	Technologická agentura České republiky
TEE	Trakční elektrická energie
TEN-T	Trans-European Network – Transport, Transevropská dopravní síť
TKP	Technické kvalitativní podmínky
TSI	Technical Specification for Interoperability, Technické specifikace pro interoperabilitu
UIC	International Union of Railways, Mezinárodní železniční unie
UNIFE	Union des Industries Ferroviaires Européennes, Asociace Evropského železničního průmyslu
ÚOOÚ	Úřad pro ochranu osobních údajů
VN	Vysoké napětí
VRT	Vysokorychlostní trať
VVN	Velmi vysoké napětí
ŽESNAD	Sdružení železničních nákladních dopravců České republiky
ŽST	Železniční stanice
ŽDC	Železniční dopravní cesta

Seznam obrázků

Obrázek 1. Schéma komplexní udržitelnosti a odpovědnosti společnosti	18
Obrázek 2. Přehled cílů udržitelného rozvoje OSN	23
Obrázek 3. Vytípané úseky opakovaných pádů stromů na koridorových tratích z pozemků cizích právních subjektů (CPS) za rok 2019-2023	32
Obrázek 4. Návrh výhledové elektrizace (leden 2023)	37
Obrázek 5. Sjednocení trakční napájecí soustavy na AC 25 kV 50 Hz	43
Obrázek 6. Systém bezpečnosti provozování dráhy i provozování drážní dopravy	58

Seznam grafů

Graf 1. Produkce odpadu za jednotlivé roky 2022–2023 v tunách (t)	27
Graf 2. Podíl jednotlivých složek separovaného odpadu v % za rok 2023	27
Graf 3. Podíl jednotlivých složek separovaného odpadu v tunách za rok 2022 vyjma odpadů kovových	27
Graf 4. Spotřeba látek na bázi glyfosátu v letech 2022–2023 v litrech (l)	31
Graf 5. Přehled skladby našich zdrojů v celkovém evidovaném počtu	33
Graf 6. Struktura zaměstnanců podle nejvyššího dosaženého vzdělání k 31. 12. 2023	66
Graf 7. Věková struktura zaměstnanců k 31. 12. 2023	66
Graf 8. Genderová struktura zaměstnanců k 31. 12. 2023	67
Graf 9 a 10. Zaměstnanci dle typu úvazku a pracovního poměru k 31. 12. 2023	68
Graf 11. Vývoj přístupnosti lokalit dle průchodnosti cestujících	86
Graf 12. Úroveň přístupnosti lokalit dle průchodnosti cestujících	87
Graf 13. Vývoj asistenční pomoci cestujícím OOSPO v železničních stanicích poskytované zaměstnanci Správy železnic za roky 2021, 2022 a 2023	87
Graf 14. Vývoj pomoci cestujícím OOSPO plošinami v železničních stanicích poskytované zaměstnanci Správy železnic za rok 2023	88
Graf 15. Veřejné zakázky s uplatněnou podporou v roce 2023 u Oblastních ředitelství	94
Graf 16. Počet zapojení osob znevýhodněných na trhu práce (OZTP)	94
Graf 17. Zastoupení cílových skupin OZTP u podpořených osob	94
Graf 18. Vývoj počtu uplatnění u vybraných prvků odpovědného zadávání	109
Graf 19. Celková spotřeba ostatních energií a komodit 2022, 2023	118

Seznam tabulek

Tabulka 1. Celkové investiční a neinvestiční náklady na oblast životního prostředí v roce 2022 a 2023 (v mil. Kč)	30
Tabulka 2. Přehled realizovaných protihlukových opatření	35
Tabulka 3. Přehled elektrizace tratí v letech 2006–2023	36
Tabulka 4. Dokončené stavební akce ve sledovaném období 2023 (Zdroj dat: studie Centra dopravního výzkumu (CDV): Možnosti snížení emisí CO ₂ vlivem realizace liniové elektrizace, 2020)	38
Tabulka 5. Probíhající stavební akce ve sledovaném období 2023 (Zdroj dat: studie Centra dopravního výzkumu (CDV): Možnosti snížení emisí CO ₂ vlivem realizace liniové elektrizace, 2020)	38
Tabulka 6. Tratě se schválenou studií proveditelnosti elektrizace (Zdroj dat: studie Centra dopravního výzkumu (CDV): Možnosti snížení emisí CO ₂ vlivem realizace liniové elektrizace, 2020)	41
Tabulka 7. Přehled příkonů, úspory elektrické energie, nákladů a emisí CO ₂ v roce 2022 a 2023	46
Tabulka 8. Celkový přehled úspor elektrické energie, nákladů a CO ₂ za období 2015–2023	46
Tabulka 9. Přehled úspor energie a CO ₂ generovaných rekonstrukcí – realizace dokončená 2023 nebo probíhající	48
Tabulka 10. Přehled úspor energie a CO ₂ generovaných rekonstrukcí – příprava	49
Tabulka 11. Zaměstnanci	67
Tabulka 12. Genderová struktura zaměstnanců k 31. 12. 2023 v nejpočetnějších profesích	68
Tabulka 13. Celkový přehled relevantních oznámení compliance v roce 2023	105
Tabulka 14. Nejčastěji uplatněné prvky odpovědného zadávání	109
Tabulka 15. Objemy elektřiny podle napěťových hladin 2023	115
Tabulka 16. Podíl jednotlivých zdrojů energie na celkové směsi paliv dodavatele elektřiny 2023	115
Tabulka 17. Dodávky tepelné energie na základě licencí 2022, 2023	116
Tabulka 18. Spotřeba ostatních energií a vybraných komodit 2022, 2023	118

Kontaktní údaje

Adresa:

Praha 1 - Nové Město, Dlážděná 1003/7,
PSČ 110 00

Den vzniku společnosti:

1. 1. 2003

Právní forma:

státní organizace, Zápis v obchodním rejstříku vedeném Městským soudem v Praze, oddíl A, vložka 48384

IČO:

70994234

DIČ:

CZ70994234

Web:

spravazeleznic.cz

E-mail:

info@spravazeleznic.cz



Správa železnic, státní organizace
zapsána v obchodním rejstříku vedeném Městským
soudem v Praze, spisová značka A 48384

Sídlo: Dlážděná 1003/7, 110 00 Praha 1
IČ: 709 94 234 DIČ: CZ 709 94 234
spravazeleznic.cz

