

Výroční zpráva 2020



Významné stavby dokončené v roce 2020

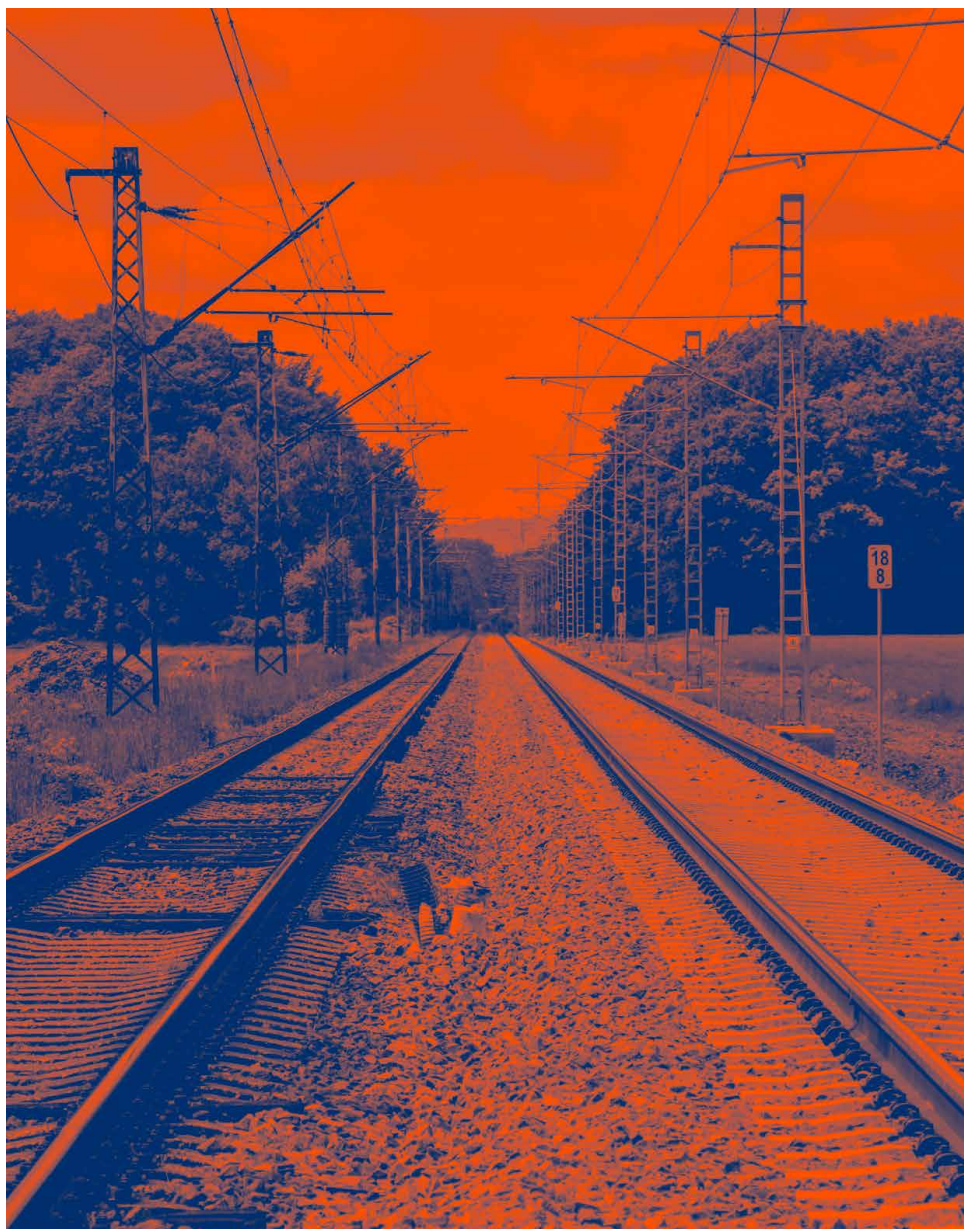
Interaktivní mapa
Správy železnic



Významné stavby zahájené v roce 2020

Interaktivní mapa
Správy železnic





Obsah

4	Úvodní slovo
8	Profil organizace
8	Základní údaje o organizaci
10	Představení členů vedení organizace
11	Správa a řízení organizace
16	Strategie
23	Výzkum, vývoj a inovace
26	Činnost organizace
27	Výročí tratí
28	Hlavní události roku 2020
30	Provozoschopnost železniční dopravní cesty
40	Modernizace a rozvoj železniční dopravní cesty
49	Provozování železniční dopravní cesty
53	Výkony dopravců na síti Správy železnic
58	Mezinárodní spolupráce
64	Hospodaření organizace
70	Interní audit a řízení rizik
76	Lidské zdroje
86	Společenská odpovědnost
90	Následné události
92	Finanční část
94	Zpráva nezávislého auditora
98	Rozvaha
106	Výkaz zisku a ztráty
110	Přehled o změnách vlastního kapitálu
112	Přehled o peněžních tocích
116	Příloha v účetní závěrce
168	Osoby odpovědné za výroční zprávu
169	Výroční zpráva o činnosti v oblasti poskytování informací
172	Náležitosti dle § 21 zákona o účetnictví v platném znění
174	Seznam zkratk
176	Identifikační a kontaktní údaje

Úvodní slovo

Dámy a pánové, vážení obchodní partneři,

rok 2020 byl rokem změn, zcela mimořádných zkušeností a nezvyklých situací. Vstoupili jsme do něj s novým názvem a hned první měsíce ukázaly, že to nebude jediná novinka v našem každodenním slovníku. Další se stal COVID. Pandemie způsobená koronavirem zasáhla všechny sféry života v České republice včetně činnosti naší organizace. Z pohledu Správy železnic se přesto rok 2020 zařadí mezi úspěšné. Jsem přesvědčen, že jsme v nastalé a neobvyklé situaci obstáli a stali se jistotou a oporou pro naše zaměstnance a obchodní partnery. Zároveň jsme zásluhou maximálního nasazení nás všech dokázali splnit veškeré činnosti související s rolí manažera drážní infrastruktury.

Především se nám podařilo plnit ambiciózní plány spojené s modernizací železniční infrastruktury, a to navzdory komplikacím spojeným s pandemií. Hospodařili jsme s rekordním objemem finančních prostředků a mohli tak pokračovat v tempu nastaveném v předchozích letech, díky kterému se podstatně mění tvář české železnice. Do investičních akcí v loňském roce putovala částka 29,7 miliardy korun. Držíme nastavený trend a stále patříme k největším konečným příjemcům finančních prostředků z evropských fondů. Zahájili jsme stavbu prvních dvou staveb financovaných z nově koncipovaného nástroje Evropské unie nazvaného Blending Call a další tři se přiblížily realizaci.



Z významných investičních akcí začala přestavba trati Mstětice – Praha-Vysočany. Díky ní získá metropole nový tříkolejný úsek, a to včetně zastávky Praha-Rajská zahrada s přestupem na metro a zásadní proměny stanice Praha-Vysočany. Dále odstartovala modernizace klíčového železničního uzlu Pardubice nebo dlouho očekávaná elektrizace trati Brno – Zastávka u Brna. V roce 2020 naplno běžela již v uplynulých letech zahájená modernizace částí čtvrtého železničního koridoru Sodoměřice – Votice a Soběslav – Doubí. Výrazně se pokročilo také při optimalizaci úseku Praha-Hostivař – Praha hl. n. a elektrizaci trati Šakvice – Hustopeče u Brna. Do provozu jsme uvedli čtyři nové zastávky – v Neratovicích, Příbrami, Karlových Varech a Praze-Edenu. Pokročili jsme v přípravě zavedení rychlosti až 200 km/h na 15 úsecích a dvousetkilometrovou rychlost jsme úspěšně vyzkoušeli v Ejpovickém tunelu.

Dalších 12 miliard korun se vynaložilo na opravné a údržbové práce, například na úsecích prvního koridoru mezi Děčínem-Prostředním Žlebem a Dolním Žlebem a Dolním Žlebem a státní hranicí s Německem, dále se opravily tratě Železný Brod – Tanvald, Kostelec u Jihlavy – Slavonice, Mšeno – Mladá Boleslav nebo Rakovník – Mutějovice. Větší či menší opravné akce na regionálních dráhách se uskutečnily ve všech krajích.

Činili jsme další kroky v přípravě pilotních úseků vysokorychlostních tratí (VRT), dokončili jsme manuál pro jejich projektování. Jedná se o důležitý milník, který umožní zpřesnit podobu VRT. Se společností SNCF jsme uzavřeli smlouvu o poskytování služeb při přípravě výstavby VRT v České republice. Je to další logický a navazující krok, který přispěje k naplnění strategického cíle: zahájení výstavby prvních úseků v roce 2025 a jejich zprovoznění o tři roky později. Pilotní úseky – VRT Polabí a VRT Moravská brána – se už souběžně zpracovávají ve zrychleném režimu. V rámci přípravy nového železničního spojení Prahy a Drážďan pak vyhlásila společnost DB Netz spolu se Správou železnic veřejnou soutěž na projekční práce ve stupni dokumentace pro vydání rozhodnutí o umístění stavby na samotný Krušnohorský tunel. A v závěru roku jsme vybrali architektonický návrh historicky prvního vysokorychlostního terminálu.

Zvýšili jsme tempo obnovy nádražních budov. V roce 2020 bylo na rekonstrukce a opravy určeno rekordních 2,2 miliardy korun. Probíhaly práce na více než 70 objektech, například na Fantově budově na pražském hlavním nádraží, v Českých Budějovicích, Berouně, Havířově, Křižanově, Přerově, Strakonících, Šternberku a Třebíči, obnova dalších 50 nádražních budov byla v přípravě.

Reagovali jsme na letní nehody a zavedli ohlašovací povinnost ve všech dopravních na tratích provozovaných podle předpisu pro zjednodušené řízení drážní dopravy (D3). Následně jsme připravili a schválili Koncepti zvyšování bezpečnosti na tratích se zjednodušeným řízením drážní dopravy s cílem snížit pravděpodobnost vzniku mimořádných událostí. Pokračovali jsme v naplňování Evropského prováděcího plánu a Národního implementačního plánu ERTMS/ETCS.

K roku 2020 se váže také zvyšování bezpečnosti na železničních přejezdech. Do jejich modernizace šla mimořádná částka. Zrekonstruovali jsme 155 úrovnových křížení za více než 1,5 miliardy korun. Modernizace přejezdů a jejich vyšší zabezpečení se projevily i ve snížení počtu nehod na přejezdech. Stalo se jich nejméně od vzniku naší organizace.

V Praze, dne 26. března 2021



Bc. Jiří Svoboda, MBA
generální ředitel

KDO JSME

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

PRÁVNÍ POSTAVENÍ

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

PŘEDMĚT ČINNOSTI

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

HOSPODAŘÍME

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

PODNIKÁME

- v souladu se zákonem o živnostenském podnikání.

NAŠE STRATEGICKÉ CÍLE

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

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

Představení členů vedení organizace

STATUTÁRNÍ ORGÁN

k 26. 3. 2021

Generální ředitel

Bc. Jiří Svoboda, MBA

(věk 50 let, absolvent Evropského polytechnického institutu, s.r.o., v Kunovicích a absolvent Ústavu práva a právní vědy, o.p.s., v Praze, ve funkci od 23. 3. 2018)

Zástupce generálního ředitele

Ing. Mojmír Nejezchleb

(věk 58 let, absolvent Fakulty stavební Vysokého učení technického v Brně, generálního ředitele v případě jeho nepřítomnosti zastupuje od 23. 3. 2018)

VEDENÍ SPRÁVY ŽELEZNIC

k 26. 3. 2021

Náměstek generálního ředitele pro ekonomiku

Ing. Aleš Krejčí

(věk 61 let, absolvent Fakulty výrobně-ekonomické Vysoké školy ekonomické v Praze, ve funkci od 1. 6. 2012)

Náměstek generálního ředitele pro modernizaci dráhy

Ing. Mojmír Nejezchleb

(věk 58 let, absolvent Fakulty stavební Vysokého učení technického v Brně, ve funkci od 1. 7. 2013)

Náměstek generálního ředitele pro provozuschopnost dráhy

Ing. Marcela Pernicová

(věk 48 let, absolventka Fakulty stavební Vysokého učení technického v Brně, ve funkci od 1. 5. 2018)

Náměstek generálního ředitele pro řízení provozu

Ing. Miroslav Jasenčák

(věk 58 let, absolvent Vysoké školy dopravní v Žilině, ve funkci od 1. 11. 2018)

Výroční zpráva 2020

Správa a řízení organizace

STATUTÁRNÍ ORGÁN

Složení k 31. 12. 2020

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

Generální ředitel

Bc. Jiří Svoboda, MBA

Zástupce generálního ředitele

Ing. Mojmír Nejezchleb

Složení k 26. 3. 2021

Generální ředitel

Bc. Jiří Svoboda, MBA

Zástupce generálního ředitele

Ing. Mojmír Nejezchleb

Během roku 2020 a 2021 nedošlo ke změnám.

Profil organizace

VEDENÍ SPRÁVY ŽELEZNIC

Složení k 31. 12. 2020

Náměstek generálního ředitele pro ekonomiku

Ing. Aleš Krejčí

Náměstek generálního ředitele pro modernizaci dráhy

Ing. Mojmír Nejezchleb

Náměstek generálního ředitele pro provozuschopnost dráhy

Ing. Marcela Pernicová

Náměstek generálního ředitele pro řízení provozu

Ing. Miroslav Jasenčák

Složení k 26. 3. 2021

Náměstek generálního ředitele pro ekonomiku

Ing. Aleš Krejčí

Náměstek generálního ředitele pro modernizaci dráhy

Ing. Mojmír Nejezchleb

Náměstek generálního ředitele pro provozuschopnost dráhy

Ing. Marcela Pernicová

Náměstek generálního ředitele pro řízení provozu

Ing. Miroslav Jasenčák

Během roku 2020 a 2021 nedošlo ke změnám.

SPRÁVNÍ RADA

Složení k 31. 12. 2020

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

Předseda

Doc. Ing. Pavel Hrubeš, Ph.D.

Místopředseda

Ing. Martin Kolovratník

Členové

Ing. Tomáš Čoček, Ph.D.

Ing. Ladislav Němec

Jaroslav Foldyna

Doc. Ing. Ivo Drahotský, Ph.D.

Ing. Vít Janoš, Ph.D.

Složení k 26. 3. 2021

Předseda

Doc. Ing. Pavel Hrubeš, Ph.D.

Místopředseda

Ing. Martin Kolovratník

Členové

Ing. Ladislav Němec

Jaroslav Foldyna

Doc. Ing. Ivo Drahotský, Ph.D.

Ing. Vít Janoš, Ph.D.

Změny během roku 2020 a 2021

Funkce

člen

Období

do 31. 1. 2021

Změna

Ing. Tomáš Čoček, Ph.D.

Ing. Tomáš Čoček, Ph.D., písemně oznámil, že z osobních důvodů k 31. 1. 2021 ukončuje svoji činnost ve správní radě.

VÝBOR PRO AUDIT

Složení k 31. 12. 2020

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

Předseda

Ing. Eva Janoušková

Členové

Ing. Tomáš Čoček, Ph.D.

Doc. Ing. Pavel Hrubeš, Ph.D.

Ing. Lenka Hlubučková

Složení k 26. 3. 2021

Předseda

Ing. Eva Janoušková

Členové

Doc. Ing. Pavel Hrubeš, Ph.D.

Ing. Lenka Hlubučková

Změny během roku 2020 a 2021

Funkce

člen

Období

do 28. 2. 2021

Změna

Ing. Tomáš Čoček, Ph.D.

VÝBOR PRO STRATEGII A ROZVOJ

Složení k 31. 12. 2020

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

Předseda

Ing. Ladislav Němec

Členové

Ing. Tomáš Čoček, Ph.D.

Ing. Martin Kolovratník

Doc. Ing. Ivo Drahotský, Ph.D.

Ing. Vít Janoš, Ph.D.

Složení k 26. 3. 2021

Předseda

Ing. Ladislav Němec

Členové

Ing. Martin Kolovratník

Doc. Ing. Ivo Drahotský, Ph.D.

Ing. Vít Janoš, Ph.D.

Změny během roku 2020 a 2021

Funkce

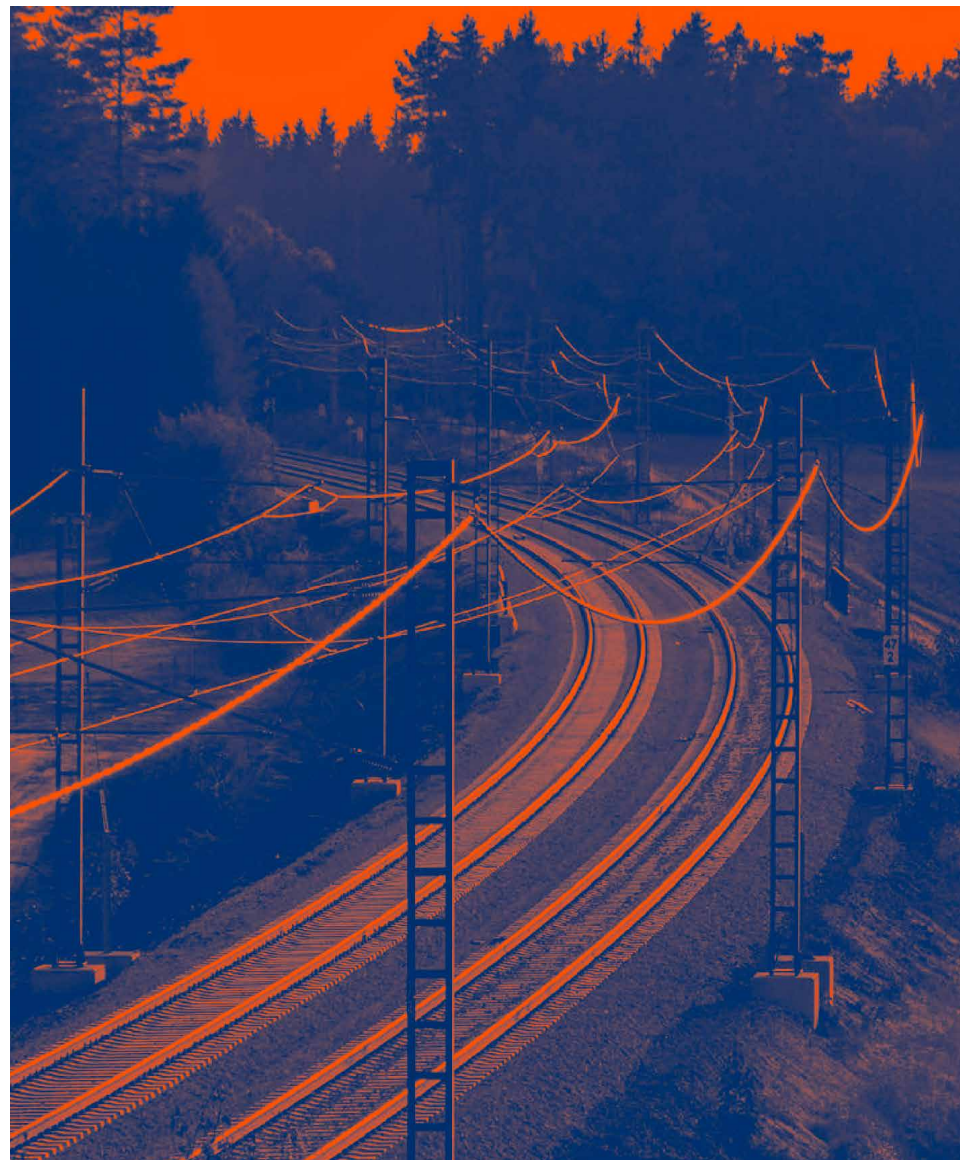
člen

Období

do 28. 2. 2021

Změna

Ing. Tomáš Čoček, Ph.D.



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

JEDNOTNÝ EVROPSKÝ ŽELEZNIČNÍ PROSTOR

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

STRATEGICKÉ PROJEKTY

Projektové řízení je dnes v prostředí Správy železnic již běžně využívaným nástrojem pro podporu efektivního dosahování strategických cílů organizace. Strategické projekty mají na tyto cíle přímou vazbu a zpravidla je jejich realizace i nutnou podmínkou pro jejich dosažení. Mezi nejvýznamnější projekty bezesporu patří příprava VRT, kde Správa železnic dosáhla v roce 2020 dokončení studií proveditelnosti (dále SP) na hlavním tahu Drážďany – Praha – Brno – Ostrava/Břeclav. Byly zahájeny i navazující práce na zpracování dokumentace pro vydání rozhodnutí o umístění stavby (dále DÚR) či dokumentace pro posouzení vlivu na životní prostředí (dále EIA). Kromě přípravy VRT probíhá realizace dalších projektů zasahujících průřezově do všech oblastí činnosti Správy železnic.

Zásadní význam pro budoucnost železnice má program Implementace ETCS. Cílem je zajištění podmínek pro implementaci a provozování systému ERTMS/ETCS na železniční síti Správy železnic v souladu s požadavky právních předpisů ČR a EU včetně souvisejících strategických dokumentů (zejména Národního implementačního plánu ERTMS).

PROGRAM OBSAHUJE ČTYŘI PROJEKTY

1. Zajištění připravenosti provozovatele dráhy Správy železnic na implementaci traťové části ETCS.
2. Předpisová základna Správy železnic pro výstavbu a provozování ETCS.
3. Připravenost na straně Správy železnic pro výstavbu a provozování traťové části ETCS ekonomicky úspornějšího a technicky odpovídajícího provedení pro tratě mimo TEN-T.
4. Připravenost na vybavení speciálních vozidel Správy železnic mobilní částí ETCS a jejich provozování pod dohledem ETCS.

V roce 2020 byly splněny významné milníky projektu Implementace Building Information Modeling/Management (dále BIM) do prostředí Správy železnic. Pro další realizaci projektu bylo vytvořeno potřebné personální zázemí napříč organizací. Správa železnic výrazně zvýšila počet realizovaných a připravovaných pilotních projektů, na kterých jsou ověřovány metodiky Státního fondu dopravní infrastruktury (dále SFDI). Byla vytvořena vzorová dokumentace pro zadávání staveb v režimu BIM a zahájena implementace datového standardu do prostředí organizace tak, aby bylo možné využívat digitální modely staveb v celém průběhu jejich životního cyklu. Dalším milníkem, jehož dosažení bude jedním z hlavních témat projektu BIM pro následující období, je vytvoření společného datového prostředí (CDE).

Byl zahájen projekt Vznik a rozvoj digitálních technických map (dále DTM) a mapování technické infrastruktury. Hlavním výstupem tohoto projektu bude funkční informační systém Digitální technické mapy železnice (DTMŽ), integrovaný do informačních systémů DTM na úrovni Českého úřadu zeměměřičského a katastrálního (dále ČÚZK) a krajů, včetně pořízených, digitalizovaných, vyhodnocených a interpretovaných dat o základní prostorové situaci, dopravní infrastruktury a technické infrastruktury pro potřebu naplnění zákonem dané legislativy DTM.

Byla realizována 1. fáze projektu Identifikace úzkých hrdel, jehož výstupem je určit kapacitní hrdla, tj. segmenty infrastruktury, které jsou omezující pro železniční provoz. Předmětem projektu jsou jak tratě, tak dopravní s kolejevým rozvětvením. V dopravních se samostatně analyzují zhlaví (kolejová rozvětvení) a kolejové skupiny. Projekt se zaměřuje na plně disponibilní infrastrukturu, tj. infrastrukturu, jejíž kapacita není omezována výlukami.

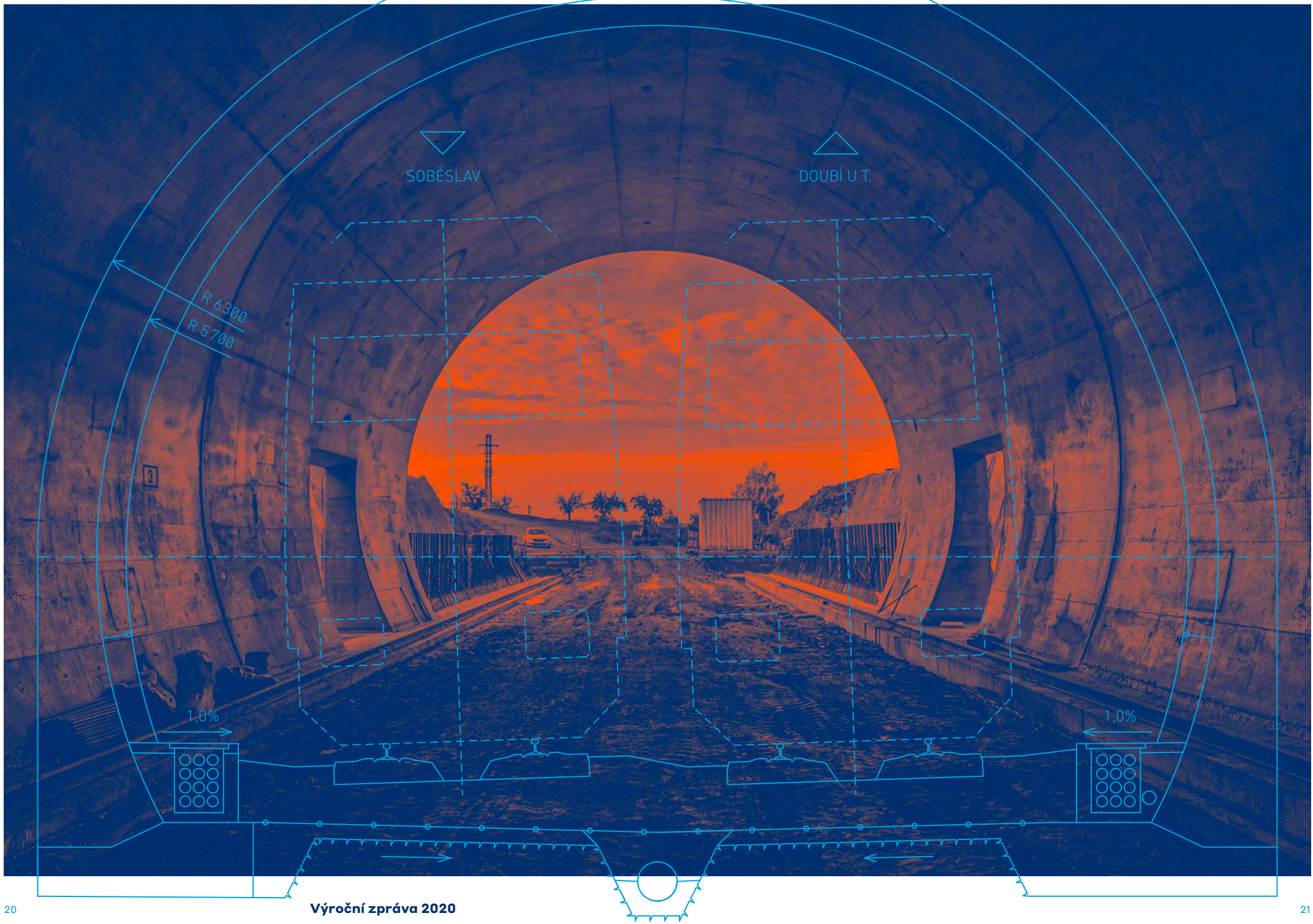
Za strategické téma považujeme zvyšování bezpečnosti. Projekt Koncepte snižování nehodovosti na železničních přejezdech vychází z analýzy příčin vzniku nehod a navrhne nástroje na snížení nehodovosti. K tomuto cíli se využije široké spektrum nástrojů – od technologických možností zvýšení stupně zabezpečení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

Projektové portfolio Správy železnic zahrnuje v současné době celkem 25 strategických projektů s přímými opatřeními pro dosažení strategických cílů a 31 významných projektů. V roce 2020 byly dokončeny dva strategické projekty a deset významných.

AKTUALIZACE STRATEGIE SPRÁVY ŽELEZNIC

Ve druhém pololetí proběhla aktualizace Strategie a v návaznosti na její schválení byl připraven Akční plán 2021–2022 ve struktuře nových strategických cílů:

1. Zajistit realizaci politiky TEN-T.
2. Zvýšit rychlost a kapacitu na vybraných tratích mimo síť TEN-T.
3. Zajistit realizaci vládního Programu rozvoje rychlých železničních spojení v ČR.
4. Zahájit výstavbu 1. úseku vysokorychlostní tratě do roku 2025.
5. Odstranit omezení rychlosti na železniční síti.
6. Snížit počet úzkých hrdel na železniční síti.
7. Sjednotit trakční napájecí soustavy a zvýšit podíl elektrizovaných tratí.
8. Racionalizovat rozsah železniční sítě.
9. Snížit počet mimořádných událostí na železniční síti.
10. Zlepšit parametry vybraných tratí pro nákladní dopravu.
11. Přizpůsobit osobní nádraží požadavkům současné železniční dopravy.
12. Posílit síťový charakter železniční osobní dopravy.
13. Zajistit plnou provozuschopnost železniční sítě v majetku státu.



ZELENÁ DOHODA PRO EVROPU A STRATEGIE PRO UDRŽITELNOU A INTELIGENTNÍ MOBILITU

V závěru roku 2019 vydala Evropská komise (dále EK) Zelenou dohodu pro Evropu, ve které formuluje odhodlání řešit problémy způsobené změnou klimatu a životního prostředí. Jednou z priorit bude přesunout významnou část vnitrozemské nákladní přepravy (75 %) ze silnic na železnici a vodní cesty. K tomu budou třeba opatření k lepšímu řízení a navýšení kapacity železnic a vnitrozemských vodních cest, která EK navrhne do roku 2021. Ve stejném termínu EK dále zreviduje pokyny pro státní podporu tak, aby odrážely politické cíle Zelené dohody pro Evropu a podpořily nákladově efektivní přechod ke klimatické neutralitě do roku 2050 a usnadnily postupné ukončování používání fosilních paliv.

V závěru roku 2020 vydala EK Strategii pro udržitelnou a inteligentní mobilitu – nasměrování evropské dopravy do budoucnosti. Ke stěžejním iniciativám patří Podpora využívání vozidel s nulovými emisemi, obnovitelných a nízkouhlíkových paliv a související infrastruktury, Zajištění udržitelnější a zdravější meziměstské a městské mobility, Ekologizace nákladní dopravy, Stanovení cen uhlíku a poskytování lepších pobídek pro uživatele, Realizace propojené a automatizované multimodální mobility, Inovace, data a umělá inteligence pro inteligentnější mobilitu,

Posílení jednotného trhu, Zajištění slušné a spravedlivé mobility pro všechny a Zlepšení bezpečnosti a zabezpečení dopravy.

Správa železnic, vědoma si rozhodujícího významu elektrické trakce na železnici pro plnění klimatických závazků a pro snižování emisí CO₂ v dopravě, zadala veřejnou zakázku na Ověření potenciálu snížení emisí CO₂ vlivem změny trakce a liniové elektrizace na železniční síti Správy železnic. Vlivem realizace liniové elektrizace střídavou soustavou (AC 25 kV, 50 Hz) na 123 tratích k roku 2030 může dojít k úspoře emisí ve výši 80 286 t CO₂/rok. Realizace sjednocení trakčních napájecích soustav na síti o celkové délce 1 803 km tratí na jednotnou soustavu AC 25 kV 50 Hz přispěje ke snížení emisí CO₂ o 189 932 t/rok. Nasazení bezemisních vozidel namísto dieselových na zbylých neelektrizovaných tratích sníží k roku 2030 emise CO₂ o 15 500 t/rok. Překonávání krize způsobené pandemií COVID-19 by mělo být využito k urychlení dekarbonizace a modernizace celého systému dopravy a mobility, k omezení jeho negativního dopadu na životní prostředí a zlepšení bezpečnosti a zdraví občanů ČR. Souběžná zelená a digitální transformace by měla dopravu přetvořit, nově koncipovat konektivitu a dát ekonomice energii.

Výzkum, vývoj a inovace

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

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

MEZINÁRODNÍ PROJEKTY S ÚČASTÍ SPRÁVY ŽELEZNIC

Správa železnic v roce 2020 pokračovala v rámci konsorcia řešitelů v účasti v 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 roce 2020 zapojila do konsorcia pod vedením SNCF k vypracování záměru projektu Smarty Conversion s cílem implementovat principy cirkulární ekonomiky mezi železničním a stavebním sektorem.

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 je financován z Operačního programu Podnikání a inovace pro konkurenceschopnost (dále OP PIK).

V rámci vládní strategie rozvoje inteligentních dopravních systémů (dále ITS) se Správa železnic podílela v rámci projektu C-ROADS na zvyšování bezpečnosti na železničních přejezdech cestou kooperativního systému v podobě zasílání informací do silničních vozidel o tom, zda probíhá na přejezdovém zabezpečovacím zařízení výstraha. Správa železnic poskytla dva přejezdy v Pardubickém kraji, na nichž probíhá testování komunikace řídicí jednotky se silničními vozidly. Správa železnic dále rozvíjí v oblasti ITS pracoviště CDP v Praze a Přerově, kde se rozšiřují oblasti (tratě) řízené formou

dálkově ovládaného zabezpečovacího zařízení (DOZ), a to včetně souvisejících informačních systémů. Probíhá i ověřování systému automatického stavění vlakových cest.

Správa železnic dlouhodobě spolupracuje s Dopravní fakultou Jana Pernera a Fakultou elektrotechniky a informatiky Univerzity Pardubice. Správa železnic je partnerem projektu Spolupráce Univerzity Pardubice a aplikační sféry v aplikačně orientovaném výzkumu lokačních, detekčních a simulačních systémů pro dopravní a přepravní procesy (PosiTrans), reg. číslo CZ.02.1.01/0.0/0.0/17_049/0008394. V popředí spolupráce je nejen využití simulačních modelů při zjišťování kapacity železniční infrastruktury, ale i oblast dopravní technologie. Součástí je například zjišťování energetické náročnosti nebo aspektů využití rychlosti 200 km/h na konvenční železnici. Modelování je prováděno jak na mikroskopické, tak mezoskopické úrovni. Dochází k využívání několika simulačních nástrojů, a to nejen v aplikační úrovni, ale i v úrovni hledání dalších nových metod, přístupů a ukazatelů. Geograficky jsou dopravně-modelovací aktivity zaměřeny především na tratě v Hradecko-pardubické aglomeraci. Byly vytvořeny i modely dalších částí infrastruktury, např. železniční stanice Praha hl. n. nebo mezistaničního úseku Ejovice – Plzeň hl. n. včetně toho času nejdelšího železničního tunelu v ČR. Řešeny jsou i další otázky, např. modelování tratí provozovaných

podle předpisu D3 nebo naopak technologií provozu v případě zavedení tzv. plovoucích oddílů ve vztahu k možnostem přesného určení polohy vlaků. Stranou nezůstává ani prověřování možností využití tzv. big-data analýz v prostředí železniční dopravy.

Správa železnic zadala zpracování expertní studie Chytré železniční stanice pokrývající tematické okruhy současných „smart“ technologií včetně popisu jejich funkce, potenciálu a využití, zhodnocení možné spolupráce s municipalitami v rámci konceptu Smart Cities, zprostředkování a předvedení zahraničních zkušeností, základní ekonomický rámec a identifikace hrozeb z hlediska zabezpečení a kybernetické bezpečnosti. Řešitelem byla Fakulta dopravní ČVUT v Praze.

V říjnu 2020 schválila bezpečnostní komise MD projekt výzkumu, vývoje a inovací s názvem Železnice 4.0, v rámci kterého Správa železnic ve spolupráci s Fakultou dopravní ČVUT v Praze prověří jeden z možných konceptů zabezpečení lokálních tratí.

V závěru roku 2020 byly vyhlášeny výsledky 2. veřejné soutěže Programu na podporu aplikovaného výzkumu, experimentálního vývoje a inovací v oblasti dopravy – DOPRAVA 2020+ Technologická agentura ČR. Správa železnic se v roli aplikačního garanta zúčastní projektu Predikce pádu stromů pro zajištění bezpečnosti železničního provozu.

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

25.10.1830	Kladno – Lány (koněspřežná dráha)	190
01.06.1850	Praha Masarykovo nádraží – Děčín	170
15.09.1870	Znojmo – Hrušovany nad Jevišovkou – Střelice	150
19.09.1870	Karlovy Vary – Cheb	150
08.10.1870	Duchcov – Most – Chomutov	150
29.10.1870	Nymburk – Mladá Boleslav	150
29.10.1870	Nymburk – Velký Osek – Kolín	150
29.10.1870	Trutnov-Poříčí – Trutnov hl. n.	150
24.11.1870	Hrušovany nad Jevišovkou – Hevlín st. hr.	150
21.12.1870	Havlíčkův Brod – Golčův Jeníkov	150
21.12.1870	Kunčice nad Labem – Trutnov	150
21.12.1870	Velký Osek – Chlumec nad Cidlinou – Ostroměř	150
05.12.1880	Milotice nad Opavou – Vrbno pod Pradědem	140
20.12.1880	Suchbát nad Odrou – Nový Jičín město	140
18.08.1890	Velké Březno – Zubrnice – Lovečkovice	130
11.09.1890	Lovečkovice – Úštěk horní nádraží	130
01.10.1890	Studénka – Bílovec	130
01.05.1900	odbočka Skochovice – Jílové u Prahy	120
03.05.1900	Raspenava – Bílý Potok pod Smrkem	120
02.06.1900	Mutěnice – Kyjov	120
30.06.1900	Tršnice – Luby u Chebu	120
09.07.1900	Vimperk – Lenora	120
06.08.1900	Staňkov – Poběžovice	120
25.08.1900	Frýdlant v Čechách – Heřmanice v Čechách st. hr.	120
17.09.1900	Mimoň – Liberec dolní nádraží	120
23.10.1900	Roudnice nad Labem-Bezděkov – Straškov – Kmetiněves	120
25.12.1900	Kolín – Bečváry – Rataje nad Sázavou předměstí	120
12.06.1910	Nové Údolí st. hr. – Volary	110
12.06.1910	Černý Kříž – Nová Pec	110
01.08.1910	Domažlice – Bor – Tachov	110
22.05.1930	Praha-Míchle – Praha-Spořilov (přeložka)	90
06.10.1940	Velký Osek – Sány	80
09.04.1950	Pečky – Radim (přeložka)	70
25.06.1980	Chodov – Nové Sedlo u Lokte – Sokolov (přeložka)	40
23.12.1980	Praha-Libeň – Praha-Holešovice	40

Hlavní události roku 2020

LEDEN

Manažer drážní infrastruktury v České republice začal používat nový název Správa železnic, státní organizace.

Na trati 250 byla zahájena rekonstrukce v úseku Křižanov – Sklené nad Oslavou včetně obou jmenovaných stanic a také kolejové úpravy ve Žďáru nad Sázavou.

ÚNOR

Odstartovala rekonstrukce výpravní budovy ve stanici Třebíč.

V rámci modernizace traťového úseku Sudoměřice u Tábora – Votice došlo k prorážce tunelu Deboreč.

BŘEZEN

Začaly práce na zvýšení rychlosti ve stanici Prosenice, jejichž součástí byla i instalace první výhybky na české železnici pro jízdu do odbočky 160 km/h.

DUBEN

Skončila třetí stavba v plzeňském železničním uzlu – výstavba přesmyku domažlické trati.

Ve stanici Bohumín odstartovala závěrečná fáze rekonstrukce tamní výpravní budovy.

KVĚTEN

Začaly práce na prodloužení podchodu na pražském hlavním nádraží za více než miliardu korun.

Na neratovickém sídlišti byla zprovozněna nová vlaková zastávka.

Obnovily se práce na celkové sanaci nestabilního železničního náspu mezi stanicemi Dalovice a Hájek.

ČERVEN

Vlaky se po tříleté pauze vrátily na rekonstruovaný Negrelliho viadukt v Praze.

Začaly první dvě investiční akce financované jak z fondů EU, tak z úvěru Evropské investiční banky (dále EIB), a to z Velimi do Poříčan a z Dětmarovic na státní hranici s Polskem.

Odstartovala rozsáhlá rekonstrukce historické výpravní budovy v Českých Budějovicích za 800 milionů korun.

ČERVENEC

V Havířově se otevřely pro cestující nové odbavovací prostory v dosavadní administrativní části výpravní budovy.

Začala první etapa elektrizace trati z Brna do Zastávky u Brna, naopak skončily rekonstrukce železničních stanic Letohrad a Mikulášovice dolní nádraží.

SRPEN

Na rekonstruovaném úseku ze Sudoměřic u Tábora do Votic byl proražen další tunel – Mezno.

Odstartovala rekonstrukce výpravní budovy ve stanici Beroun za téměř 300 milionů korun.

ZÁŘÍ

Ve stanici Praha-Dejvice se 12. září uskutečnil Rodinný den Správy železnic. Jeho součástí byly také jízdy historických vlaků po Negrelliho viaduktu.

Začala kompletní modernizace železničního uzlu Pardubice za téměř 6,3 miliardy korun.

Správa železnic získala cenu Mosty za zpřístupňování železnice osobám se zdravotním postižením.

ŘÍJEN

Pro cestující se otevřela nová zastávka Příbram sídliště.

V Ejpovickém tunelu se uskutečnily testovací jízdy rychlostí 200 km/h.

LISTOPAD

Začala další stavba v plzeňském uzlu. Součástí rekonstrukce mezi hlavním a koterovským nádražím je i výstavba nové zastávky na Slovanech.

Stavbaři dokončili celkovou přestavbu stanice Jaroměř.

PROSINEC

Došlo k zahájení provozu elektrických vlaků na trati ze Šakvic do Hustopečí u Brna.

Cestujícím začaly sloužit nové zastávky Praha-Eden a Karlovy Vary-Aréna.

Skončila modernizace železniční stanice Cheb.

Zajištění provozuschopnosti dráhy celostátní a drah regionálních ve vlastnictví státu je nezbytnou podmínkou k jejich provozování pro potřeby plynulé a bezpečné drážní dopravy a představuje tak jednu ze stěžejních činností Správy železnic.

V rámci vnitřní organizační struktury Správy železnic tyto aktivity koordinuje úsek provozuschopnosti dráhy, který stanovuje zásady pro zajištění řádného technického stavu, rozvoje a úprav zařízení železniční infrastruktury. Dále má na starosti schvalování použití nových výrobků a zařízení v oblasti traťového hospodářství, zabezpečovací a telekomunikační techniky nebo elektrotechniky a energetiky. Součástí úseku provozuschopnosti dráhy jsou také správy pozemních staveb, které jsou reprezentovány jak nádražními budovami, tak objekty provozního nebo administrativního charakteru. Úsek provozuschopnosti dráhy zajišťuje rovněž centrální nákup a zadávání veřejných zakázek, jejichž předmětem jsou zejména dodávky a služby (např. materiál železničního svršku a spodku, kolejová mechanizace, komplexní IT projekty apod.). Kromě toho je mu svěřena i metodika v oblasti veřejných zakázek, kde spolupracuje s dalšími útvary a organizačními jednotkami napříč Správou železnic. Cílem této činnosti je zejména sjednocování postupů při výkonu zadavatelských činností všude tam, kde je to možné. K tomu byla vytvořena a je pravidelně aktualizována vzorová zadávací a smluvní dokumentace pro řadu oblastí.

Základem zajišťování provozuschopnosti v regionálním měřítku je především správcovská činnost odborných správ jednotlivých oblastních ředitelství, která

z úrovně svých provozních středisek provádí diagnostiku technického stavu provozované dráhy. Na základě analýzy výstupů diagnostiky, prováděné diagnostickými prostředky Centra telematiky a diagnostiky a oblastními ředitelstvími, jsou sestavovány plány oprav a údržby s cílem zajistit všechny povinnosti provozovatele dráhy. Jedním z ukazatelů provozuschopnosti dráhy je nepřekročení limitních hodnot omezení traťové rychlosti, tzv. pomalých jízd. Mezi hodnocené pomalé jízdy patří zejména ty, které byly zavedeny z důvodu nevyhovujícího technického stavu infrastruktury. Cílový limit stanovený k 31. 12. 2020 v délce 7 km byl s rezervou splněn, když skutečná délka hodnocených pomalých jízd k tomuto datu dosáhla pouze 0,786 km. Výrazná eliminace pomalých jízd byla dosažena především díky pokračujícímu příznivému trendu nárůstu finančních prostředků na opravy tratí.

V roce 2020 se podařilo připravit a realizovat 524 adresných opravných akcí (z toho 214 s náklady přesahujícími 10 mil. Kč) s cílem odstranit nevyhovující stav částí infrastruktury nebo udržet stávající parametry železniční dopravní cesty, popř. dosáhnout jejich zlepšení. Takové akce následně umožňují železničním dopravcům uskutečňovat přepravu osob i nákladu bez zbytečných omezení. Z hlediska celkových nákladů na opravné práce v roce 2020 je třeba na prvním místě uvést akci Oprava trati

v úseku 1. traťové koleje a 2. traťové koleje Děčín-Prostřední Žleb – Dolní Žleb. Tato stavba představovala pilotní akci projektu cyklické údržby. Souběžně s ní probíhala v sousedním úseku další pilotní akce cyklické údržby, a to Oprava trati v úseku 1. traťové koleje a 2. traťové koleje Dolní Žleb – státní hranice. Z dalších významných stavebních počínů realizovaných na síti TEN-T v roce 2020 lze jmenovat akci Oprava traťového úseku Přerov – Chropyně nebo opravné práce v oblasti trakčního vedení prováděné zejména na tratích významných především pro nákladní dopravu (vybrané spojovací tratě v pražském uzlu, úsek Polepy – Hoštka či Ústí nad Labem západ – Bílina). Z 336 akcí na tratích mimo síť TEN-T lze zmínit například dokončení opravy traťového úseku Železný Brod – Tanvald, zahájené v roce 2019. Významné opravné práce však proběhly nebo probíhají prakticky ve všech regionech, namátkou jmenujme realizované komplexní opravy celostátních i regionálních drah, například v úsecích Mostek – Horka u Staré Paky, Kladno – Řevničov, Nedvědice – Tišnov, Suchdol nad Odrou – Nový Jičín město, Mladějov na Moravě – Třebovice v Čechách nebo Kralupy nad Vltavou – Podlešín.

Opravami tratí je sledováno také odstraňování tzv. propadů rychlosti. Plánovaný limit pro rok 2020 v délce 20 km, stanovený správním radou jako součást manažerského

hodnocení, byl splněn. Ze základního přidělu na zajištění provozuschopnosti dráhy byly odstraněny propady rychlosti v celkové délce 26,667 km, když nejvýznamnějším výsledkem byla již zmíněná oprava trati mezi Železným Brodem a Tanvaldem s odstraněním propadu rychlosti v souvislém úseku přesahujícím 12 km. Díky navýšení alokace finančních prostředků ze Státního fondu dopravní infrastruktury na provozuschopnost dráhy v průběhu roku 2020 se podařilo rozsah odstraněných propadů rychlosti prostřednictvím realizovaných akcí zvýšit na celkovou délku 77,205 km.

Vedle výše uvedených pilotních projektů cyklické údržby – realizovaných mezi železniční stanicí Děčín-Prostřední Žleb a státní hranicí se Spolkovou republikou Německo – pokračoval v roce 2020 proces implementace principu cyklické údržby v podmínkách Správy železnic ověřením nastavení systému z hlediska sledování životního cyklu vybraných prvků infrastruktury, četnosti závad a poruch. Takto je monitorován celý první tranzitní železniční koridor, ke sledování implementace a vyhodnocení pilotních projektů byla vytvořena webová aplikace. Proces cyklické údržby za rok 2020 byl zdokumentován a v závěru roku předložen správní radě, která usnesením uložila pokračovat v jeho implementaci.

Správa železnic se v roce 2020 intenzivně věnovala také aktivitám v oblasti

předcházení vzniku nehod na železničních přejezdech. Vedle průběžného zvyšování úrovně zabezpečení přejezdů pokračovaly také související inovativní projekty v oblasti zabezpečovací a telekomunikační techniky (detektory překážek, dokončení přípravy a realizace rozšíření využití kamerových systémů o automatickou detekci přestupků atd.). V roce 2020 se podařilo ve správních řízeních iniciovaných Správou železnic dosáhnout zrušení 36 železničních přejezdů. Díky legislativní změně účinné od 1. 1. 2021, která přinese žádoucí narovnání a usměrnění podmínek pro proces rušení zbytných přejezdů, lze očekávat větší dynamiku tohoto procesu v roce 2021 a následujících letech. V závěru roku 2020 pak byla schválena Koncepce snižování nehodovosti na železničních přejezdech, která rozpracovává systémové nástroje ke zvýšení provozní bezpečnosti.

Na základě vytvořeného přehledu nestabilních úseků z hlediska železničního spodku z let 2018–2019 proběhla v roce 2020 jejich aktualizace a doplnění nových, aktuálně je jejich evidováno 112. Byl zefektivněn a systematizován způsob vyhodnocování nestabilních úseků. Ve třetím čtvrtletí roku 2020 byla zahájena oprava havarijního stavu náspu v úseku 178,850–179,000 trati Háječek – Dalovice za cca 135 mil. Kč, dokončení se předpokládá v březnu 2021. Jedná se o úsek s velmi komplikovanými geotechnickými podmínkami ve vztahu ke stabilitě vysokých náspů. Poruchy železničního spod-

ku se zde projevují nejen závadami geometrických parametrů koleje, ale i nestabilitou celých náspů. Zásadní příčinou těchto nestabilit je dlouhodobá degradace náspových těles vlivem poruch jejich odvodnění.

Postupné zlepšování stavu mostů pokračovalo snížením podílu mostů hodnocených stupněm 3, a to na 4,38 %. Stupeň 3 představuje nejhorší hodnocení, které sice nemusí být důvodem pro okamžitou změnu podmínek provozuschopnosti, ale je vážným indikátorem pro správce neprodleně řešit další perspektivu objektu včasným zařazením do plánovacího procesu staveb. Byl zpracován Program stabilní provozuschopnosti železničních mostů, který stanovil cíle a trendy v oblasti zlepšování stavu mostů v letech 2021–2025. Na základě předchozí vizuální kontroly mostů byla v roce 2020 dokončena první etapa projektu Diagnostika a statické posouzení železničních mostů s nosnou konstrukcí z předpjatého betonu, která se týkala 34 objektů.

Ve druhé polovině roku 2020 vrcholily přípravy projektu Vznik a rozvoj digitálních technických map a mapování technické infrastruktury, jehož financování bude pokryto mimo národní zdroje také z OP PIK, a to v rámci programu podpory Vysokorychlostní internet Výzva III – Vznik a rozvoj digitálních technických map veřejnoprávních subjektů, zveřejněné 17. 8. 2020, a to v maximální možné výši dotace 500 mil. Kč. Tato akce vede také k naplnění požadavků vyplývajících

ze zákona č. 200/1994 Sb., o zeměměřičství, který vymezuje podobu digitální technické mapy a podkladů pro její vedení.

Po dokončení dodávek první padesátikusové série speciálních hnacích vozidel MUV 75 v roce 2019 začala v následujícím roce příprava zadání veřejné zakázky na druhou sérii, která má proběhnout v roce 2021. V roce 2020 pokračovaly dodávky 51 přívěsných plošinových a sklopných vozíků z vysoutěžené stokusové série, předpoklad ukončení celé dodávky je v červnu 2021. Dále bylo zahájeno zadávací řízení na vybavení 98 speciálních hnacích vozidel Správy železnic palubní částí ETCS.

V loňském roce pokračovala také příprava dodání nových vozidel pro diagnostiku železniční dopravní cesty. Pro zajištění kontinuity činnosti na celostátních dráhách se jedná o pořízení nového měřicího vozu pro železniční svršek MVŽSv2 pro rychlost měření až 200 km/h, v případě regionálních drah pak o měřicí drezíny MD2. Zahájení provozního ověřování těchto vozidel se předpokládá v roce 2021. Projekty dalších diagnostických prostředků či vozidel, např. pro oblast trakčního vedení, systému ERTMS nebo mostů, jsou v různém stupni rozpracovanosti s předpokládanými termíny dodání po roce 2021.

Na základě projednání a souhlasného stanoviska pracovní komise MD pro zvýšení bezpečnosti železniční dopravy byla v roce 2020 schválena Koncepce zvyšování

bezpečnosti na tratích se zjednodušeným řízením drážní dopravy, provozovaných podle předpisu D3. Jejím hlavním cílem je snížit pravděpodobnost vzniku mimořádných událostí na minimum, zejména srážek vlaků mezi dopravami v důsledku lidské chyby. Realizace čtyř vydefinovaných variant řešení bude probíhat ve většině případů kombinací investičních a neinvestičních akcí a má být realizována v nejbližších 5 letech.

Stejně jako v roce předchozím byla i v roce 2020 Správa železnic dodavatelem trakční elektřiny pro všechny železniční dopravce využívající závislou trakci. K vyúčtování spotřeby trakční elektřiny byl nadále využíván tzv. Hybridní model umožňující využít i data z měření na palubě vlaku. Významnou novinkou je vzájemná výměna energetických dat o spotřebě trakční elektřiny se zahraničními správci infrastruktury DB Energie a ÖBB-Infrastruktur AG u vlaků zajiřdžících na infrastrukturu Správy železnic a recipročně u vlaků českých dopravců pohybujících se mimo infrastrukturu Správy železnic, která byla zprovozněna na podzim roku 2020 v rámci projektu Exchange – modul výměny energetických dat. Správa železnic také zajiřřovala v rámci centrálního zadávání dodávky zemního plynu a elektřiny pro resort dopravy prostřednictvím nákupu na komoditní burze Power Exchange Central Europe, a.s.

Správa železnic v roce 2020 úspěšně recertifikovala systém managementu hospodaření s energií podle revidované normy ISO 50001

na další tříleté období. Pokračovalo naplňování koncepce přechodu na jednotnou napájecí soustavu ve vazbě na priority programového období 2014–2020 včetně požadavků TSI ENE (Interoperabilita subsystému energie železničního systému).

V roce 2020 bylo vynaloženo téměř 1,3 mld. Kč na opravy, údržbu a zajiřřování provozu budov. Proběhlo vyhodnocení stavebně-technického stavu a priorit v rámci celé sítě železničních stanic a zastávek podle jednotných měřítek a byl vytvořen – a Centrální komisí MD schválen – nový střednědobý Plán rekonstrukcí a revitalizací osobních nádraží pro období let 2021–2025. Nejvýznamnější opravy a rekonstrukce budov osobních nádraží proběhly v roce 2020 např. v Doudlebech nad Orlicí, Jedlové, Rumburku, Přerově nebo Frenštátu pod Radhoštěm. Různý rozsah oprav se však týkal několika desítek objektů.

Správa železnic se kromě rekonstrukčních a opravných akcí na výpravních budovách zaměřuje také na zvýšení standardu úklidových prací ve veřejně přístupných prostorech, kde dochází ke kompletnímu přenastavení systému nejen z pohledu sjednocení úklidových prací, ale také k výraznému zvýšení standardů úklidu s využitím moderních nástrojů určených na kontrolu prací a kvalitu služby.

Správa železnic se v roce 2020 zaměřila na více než 60 vybraných nádraží včetně většiny významných železničních stanic, u kterých

dojde k opravě toalet podle nově nastavených standardů, instalaci turniketů nebo elektronického automatu dveřního zámku s možností bezhotovostní platby. Základním cílem při provozu veřejných toalet je celkové zkvalitnění prostředí pro cestující především zajiřřování technického i estetického stavu, který odpovídá současným nárokům.

Dalším krokem ke standardizaci je sjednocení mobilizáře, kterému se Správa železnic přiblížila přípravou a zadáním veřejné zakázky na dodávky jeho jednotlivých prvků. Stejně tak je v přípravě Studie na využití moderních smart technologií, která se bude týkat oblasti managementu neobsazených stanic, rozvoje služeb pro cestující i necestující veřejnost a také implementace železniční stanice do tzv. chytrého města.

Podstatným počinem roku 2020 v oblasti přístupnosti železniční dopravy bylo zapojení Správy železnic do objednávkového systému pro osoby s omezenou schopností pohybu a orientace v rámci připravovaného jednotného tarifu a zahájení poskytování pomoci v železničních stanicích prostřednictvím zaměstnanců Správy železnic. V souvislosti se vznikem společné platformy pro setkávání se zástupci zdravotně postižených a s dopravci, nastavením vzájemné spolupráce při zajiřřování bezbariérovosti železniční dopravy a výše uvedenou pomocí byla v roce 2020 Správa železnic oceněna cenou MOSTY 2019 za snahu správce infrastruktury systematicky zpřístupňovat cestování po železnici

osobám se zdravotním postižením a také za aktivní spolupráci.

HASIČSKÝ ZÁCHRANNÝ SBOR

V období 2020–2021 probíhá druhá vlna obnovy techniky HZS Správy železnic, která navazuje na nedávno realizovanou modernizaci vozového parku, při níž bylo pořízeno 48 automobilů různých kategorií v ceně téměř 300 mil. Kč, obdobná částka směřuje do obnovy techniky ve druhé vlně. V roce 2020 byl vozový park doplněn o dva tahače s návěsem na přepravu těžké pásové vyprořřovací techniky. Ve druhé polovině roku 2020 byl dokončen areál nové požární stanice Správy železnic v Českých Budějovicích a byla dokončena oprava zázemí pobočné stanice v Kralupech nad Vltavou. Současně probíhala rekonstrukce zázemí jednotek požární ochrany v Brně a Ostravě.

NOVÉ STEJNOKROJOVÉ SOUČÁSTI PRO VYBRANÉ PROFESE ZAMĚSTNANCŮ SPRÁVY ŽELEZNIC

V roce 2020 bylo uskutečněno zadávací řízení na dodávku nových stejnokrojových součástí pro vybrané profese zaměstnanců Správy železnic, které splňují požadavky inovované korporátní identity. Stejně tak začalo samotné plnění a obměna stejnokrojových součástí, která bude dokončena na počátku roku 2021.

NÁKLADY NA ZAJIŠTĚNÍ PROVOZUSCHOPNOSTI

Správa železnic zabezpečuje opravy a údržbu celostátních a regionálních drah, a to v odvětvích železničních tratí (svršku a spodku), staveb železničního spodku, mostů a tunelů, budov a pozemních staveb, zařízení elektrotechniky, energetiky a sdělovací a zabezpečovací techniky ve své správě. Dále zajišťuje opravy a údržbu nemovitostí v železničních stanicích včetně úklidu a ostrahy v těchto objektech. K tomu využívá jak vlastní personální, strojní či technické kapacity (především prostřednictvím organizačních jednotek – oblastních ředitelství a specializovaných jednotek), tak smluvní vztahy s dodavateli působícími na příslušném trhu. Jejich výběr probíhá formou veřejných zakázek. Zajištění zmíněných činností bylo v roce 2020 hrazeno z rozpočtu SFDI, který poskytuje Správě železnic neinvestiční prostředky, a z tržeb

realizovaných za nájemné z pozemků, staveb a nebytových prostor či z tržeb za služby a externí výkony související s tímto segmentem.

Celkové náklady bez odpisů vynaložené na zajištění provozuschopnosti, včetně příslušného podílu centrálně vedených nákladů, dosáhly v roce 2020 výše 22 154 mil. Kč.

Tab. 1 – Tabulka vybraných činností

Ukazatel	Měrná jednotka	Množství 2019	Množství 2020
Úprava geometrické polohy kolejí	km	1 869	1 830
Úprava geometrické polohy výhybek	v. j.	1 489	1 404
Čištění lože – koleje	km	288	285
Čištění lože – výhybky	v. j.	362	348
Bezстыková kolej, svařování – koleje	km	577	801
Bezстыková kolej, svařování – výhybky	v. j.	345	438
Výměna kolejnic	km	660	673
Výměna pražců	ks	348 161	341 005

Tab. 2 – Základní charakteristika železniční sítě

Ukazatel	Měrná jednotka	Množství 2019	Množství 2020
Délka tratí celkem	km	9 396	9 377
Délka elektrizovaných tratí	km	3 213	3 217
– trakční systém 3 kV DC	km	1 803	1 796
– trakční systém 25 kV AC 50 Hz	km	1 372	1 383
– trakční systém 1,5 kV DC	km	24	24
– trakční systém 15 kV AC	km	14	14
Délka tratí normálního rozchodu	km	9 373	9 354
Délka úzkorozchodných tratí	km	23	23
Délka jednokolejných tratí	km	7 372	7 337
Délka dvou a víceokolejných tratí	km	2 024	2 039
Stavební délka kolejí celkem	km	15 246	15 189
Počet výhybkových jednotek	v. j.	22 559	22 240
Počet mostů	ks	6 800	6 719
Počet tunelů	ks	166	166
Celková délka mostů	m	154 499	154 422
Celková délka tunelů	m	54 072	54 072
Počet železničních přejezdů	ks	7 825	7 784

Tab. 3 – Základní charakteristika budov ve Správě železnic

Ukazatel	Měrná jednotka	Množství 2019	Množství 2020
Počet budov	ks	8 166	8 108
Zastavěná plocha	m ²	1 730 586	1 723 045
Obestavěný prostor	m ³	12 918 554	12 848 527

← VLAKY

ŽST ČESKÁ LÍPA HL. N., STANIČNÍ BUDOVA
POHLED ZÁPADNÍ

ZASTÁVKA BUS →

+ 5,602

K05

- 0,020

65

55

F1

Modernizace a rozvoj železniční dopravní cesty

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

1. Modernizace tranzitních železničních koridorů.
2. Modernizace železničních uzlů.
3. Modernizace ostatních tratí zařazených do evropského železničního systému.
4. Zajištění interoperability vybraných tratí.
5. Investice do železniční infrastruktury pro rozvoj příměstské dopravy a integrovaných dopravních systémů.
6. Investice do nemovitostí osobních nádraží.
7. Investice do přípravy rychlých spojení.

MODERNIZACE TRANZITNÍCH ŽELEZNIČNÍCH KORIDORŮ

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

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

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

Tab. 4 – Přehled staveb III. koridoru

Stavba	Délka stavby (km)	Stav	Zahájení realizace	Ukončení realizace
Optimalizace trati Beroun – Králův Dvůr	4,9	realizace	11/2016	3/2021
Optimalizace trati Praha Smíchov – Černošice	8,8	realizace	8/2019	7/2022
Optimalizace trati Karlštejn – Beroun	5,7	příprava	2022	2024
Optimalizace trati Odb. Berounka – Karlštejn	15,5	příprava	2023	2026
Optimalizace trati Černošice – Odb. Berounka	5,9	příprava	2024	2026

Tab. 5 – Přehled staveb IV. koridoru

Stavba	Délka stavby (km)	Stav	Zahájení realizace	Ukončení realizace
Modernizace trati Sudoměřice – Votice	17,0	realizace	3/2018	8/2022
Modernizace trati Veselí n. L. – Tábor, II. část, úsek Veselí n. L. – Doubí u Tábora, 2. etapa Soběslav – Doubí	8,6	realizace	9/2019	4/2023
Modernizace trati Nemanice I – Ševětín	17,1	příprava	2022	2028

V roce 2020 a v dalších letech provede Správa železnic nad rámec výše uvedeného rekonstrukci osmi nejvíce zatížených úseků koridorů s cílem zamezit snižování traťové rychlosti, zajistit parametry interoperability a zvýšit spolehlivost a bezpečnost provozu. Tyto akce budou spolufinancovány z prostředků EIB a fondu Connecting Europe Facility (dále CEF). Jako první byly zahájeny rekonstrukce úseků Velim – Poříčany a Dětmárovice – Petrovice u Karviné.

MODERNIZACE ŽELEZNIČNÍCH UZLŮ

V návaznosti na modernizaci koridorových tratí procházejí přestavbou také důležité železniční uzly v jejich trase. Dokončeny jsou již průjezdy uzly Děčín, Ústí nad Labem, Kolín, Choceň, Ústí nad Orlicí, Břeclav, Přerov (1. stavba), Olomouc, Bohumín a některé úseky průjezdu železničním uzlem Plzeň. V pražském uzlu byly již dokončeny úseky Úvaly – Praha-Běchovice – Praha-Libeň a Praha-Holešovice – Praha-Bubeneč, jejichž zprovozněním byl dokončen průjezd

I. koridoru tímto uzlem. Skončila také realizace prací ve stanici Praha-Hostivař a probíhá stavba v úseku Praha-Hostivař – Praha-Vršovice, která zajistí zaústění IV. koridoru do pražského uzlu. Dokončena byla i rekonstrukce Negrelliho viaduktu. Ukončeny byly také modernizační práce ve stanici Brno hl. n., pokračuje přestavba uzlu Plzeň, dokončuje se uzel Cheb a v realizaci je druhá část rekonstrukce uzlu Přerov. Zahájena byla modernizace uzlu Pardubice. Dále probíhají přípravné práce pro stavbu Praha hl. n. – Praha-Smíchov, která zapojí do pražského uzlu III. koridor. Pokračuje také další projektová příprava pro průjezdy uzly Brno, Ostrava a Česká Třebová.

MODERNIZACE OSTATNÍCH TRATÍ ZAŘAZENÝCH DO EVROPSKÉHO ŽELEZNIČNÍHO SYSTÉMU

Postupně probíhá rekonstrukce a modernizace tratí Kolín – Havlíčkův Brod – Křižanov – Brno, kde již byly některé úseky dokončeny a uvedeny do provozu, pokračuje modernizace úseku Lysá nad Labem – Čelákovice – Praha-Vysočany a realizuje se investice za účelem zvýšení rychlosti v úseku Valašské Meziříčí – Hustopeče nad Bečvou. Přípravovány jsou modernizace tratí v úsecích Kolín – Nymburk – Všetaty – Ústí nad Labem – Děčín a Plzeň – Domažlice. Dále se připravují stavby v úsecích Ústí nad Labem – Most – Cheb a České

Budějovice – Plzeň. V projektové přípravě je i výstavba nových tratí v úsecích Ústí nad Orlicí – Choceň a Brno – Přerov.

ZAJIŠTĚNÍ INTEROPERABILITY VYBRANÝCH TRATÍ

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

Po ukončení pilotního projektu evropského vlakového zabezpečovacího zařízení ETCS v úseku Poříčany – Kolín byla dokončena a předána do provozu instalace systému ETCS v úseku Kolín – Břeclav – státní hranice Rakousko/Slovensko. Ukončena byla realizace v úseku Petrovice u Karviné – Ostrava – Přerov – Břeclav, pokračuje realizace v úsecích Přerov – Česká Třebová, Kralupy nad Vltavou – Praha – Kolín, Praha-Uhřetěves – Votice a Plzeň – Cheb, ostatní úseky budou následovat.

INVESTICE DO ŽELEZNIČNÍ INFRASTRUKTURY PRO ROZVOJ PŘÍMĚSTSKÉ DOPRAVY A INTEGROVANÝCH DOPRAVNÍCH SYSTÉMŮ

Pro zkvalitnění příměstské dopravy v uzlu Praha se připravuje modernizace, elektrizace a zdvoukolejnění trati Praha – Kladno s připojením na Letiště Václava Havla. Modernizace je rozdělena na několik samostatných staveb, z nichž první, rekonstrukce Negrelliho viaduktu, je již dokončena. Proběhla také rekonstrukce trati Praha-Smíchov – Hostivice, která zajistí zvýšení její propustnosti.

Další zlepšení příměstské dopravy přinesou optimalizace tratí Praha-Vysočany – Lysá nad Labem a Praha hl. n. – Praha-Smíchov – Beroun nebo akce prodloužení podchodů na pražském hlavním nádraží, která je již v realizaci. Zahájena byla první etapa elektrizace úseku Brno – Zastávka u Brna a připravuje se zdvoukolejnění další části trati Hradec Králové – Pardubice, kde již v úseku Stěblová – Opatovice nad Labem modernizace spojená s výstavbou druhé koleje proběhla.

INVESTICE DO NEMOVITOSTÍ OSOBNÍCH NÁDRAŽÍ

Investice do nemovitostí osobních nádraží představují důležitou prioritu v činnosti Správy železnic. Při jejich uskutečňování je vždy akcentována snaha o efektivní a hospo-

dárné využití jednotlivých objektů a zároveň zvýšení komfortu cestování a nabízených služeb, které je vnímáno širokou veřejností. Pro dosažení těchto cílů, sjednocení závazných postupů v přípravě staveb a rovněž zajištění účelnosti vynaložení veřejných finančních prostředků se postupuje podle aktualizované Koncepce při nakládání s nemovitostmi osobních nádraží, schválené MD. Investice do výpravních budov překročily v roce 2020 částku 900 mil. Kč, z nákladnějších investic byla dokončena mj. rekonstrukce výpravních budov ve Šternberku, Frenštátu pod Radhoštěm a nový přestupní terminál ve Strakonících. Nejnákladnějšími probíhajícími akcemi jsou rekonstrukce fasády ve stanici Praha hl. n. nebo rekonstrukce výpravní budovy v Havířově, tyto akce budou pokračovat i v roce 2021. Zahájena byla realizace rozsáhlých rekonstrukcí výpravních budov v Bohumíně a Českých Budějovicích.

INVESTICE DO PŘÍPRAVY RYCHLÝCH SPOJENÍ

V průběhu roku 2020 byly postupně dokončovány SP jednotlivých ramen rychlých spojení, resp. VRT v úsecích Praha – Drážďany, Praha – Brno – Břeclav a Brno – Přerov – Ostrava. Na základě spolupráce s polskou stranou byla zahájena veřejná soutěž na zpracovatele SP posledního z ramen rychlých spojení (VRT), a to v trase z Prahy přes Hradec Králové do polské Wrocławu.

Pro urychlení přípravy jsou v předstihu prováděny přírodovědné průzkumy nebo rešerše archivních geologických průzkumů a zejména podrobné mapování terénu geodety v budoucích trasách VRT. Správa železnic také žádá příslušné kraje o zanesení VRT do jejich územně plánovacích dokumentací (Zásad územního rozvoje), záměry intenzivně projednává a představuje samosprávám a veřejnosti.

V technických otázkách přípravy běží spolupráce s holdingem francouzských drah SNCF, který má téměř 50leté zkušenosti s návrhem, výstavbou, provozem a údržbou sítě VRT. VRT jsou v ČR projektovány na rychlost 320 km/h.

Na základě dílčích výstupů ze SP byla zahájena zadávací řízení na zpracování DÚR a EIA prvních čtyř úseků VRT. Konkrétně pro VRT Polabí vedoucí z Prahy-Běchovic do Poříčan a Nymburka, první část VRT Moravská brána z Prosenic k Hranicím na Moravě, druhou část VRT Moravská brána od Hranic na Moravě do Ostravy-Svinova a VRT Jižní Morava z Modřic do Šakvic. V rámci přípravy výstavby přeshraničního Krušnohorského tunelu probíhá zadávání zakázek společně s DB Netz, a to včetně již běžícího tendru na zpracování jeho DÚR. Příprava dalších úseků VRT ve fázi DÚR bude plynule pokračovat v následujících letech.

Pro všechny navrhované železniční stanice ležící na připravovaných VRT jsou postupně vypisovány architektonicko-urbanistické soutěže. Soutěžní návrhy se nezabývají pouze samotným nádražím, ale také návaznostmi na ostatní druhy dopravy a tím Správě železnic, a především dotčeným samosprávám ukazují koncepční představu o podobě širšího okolí a možnostech jeho využití. První taková soutěž byla realizována na nový terminál s názvem Praha východ, který leží na VRT Polabí.

Zahájení výstavby prvního úseku VRT se předpokládá v roce 2025.

ČERPÁNÍ OPERAČNÍHO PROGRAMU DOPRAVA 2 (ROZPOČTOVÉ OBDOBÍ 2014–2020)

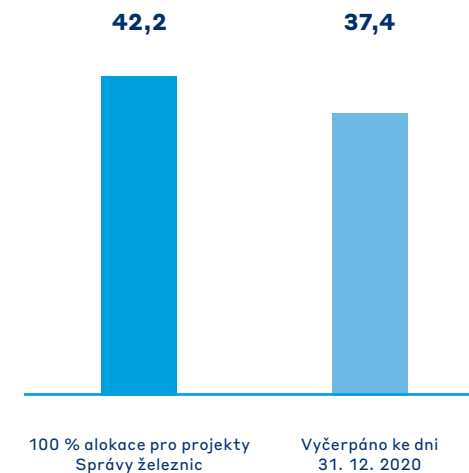
V průběhu roku 2020 Správa železnic úspěšně pokračovala v čerpání dotačních prostředků v probíhajícím evropském programovém období 2014–2020 (OPD2). Čerpání zdroje OPD2 v roce 2020 překročilo 9 mld. Kč, z toho nejvyšší částka byla vyčerpána na stavbě Modernizace a elektrizace trati Šakvice – Hustopeče u Brna (v roce 2020 bylo využito ze zdroje OPD2 1 014 mil. Kč). V roce 2020 čerpalo zdroj OPD2 celkem 36 projektů Správy železnic. Celkový objem prostředků OPD2 určených na modernizaci železniční infrastruktury na programové období 2014–2020 v rámci specifického cíle 1.1 byl v průběhu roku 2020 navýšen

ze strany MD na částku 42,2 mld. Kč. Podstatným ukazatelem je, že Správě železnic byly schváleny projekty v celkovém finančním objemu značně překračujícím tuto částku, naše organizace je tak plně připravena na případné navýšení disponibilních prostředků OPD2. V případě nenavýšení alokace budou některé akce po vyčerpání prostředků OPD2 doplaceny z národních zdrojů. Dočerpání prostředků OPD2 se předpokládá v roce 2021.

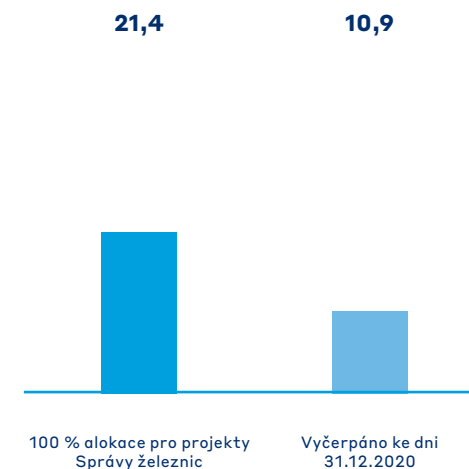
CONNECTING EUROPE FACILITY

V rámci programu CEF je možné financovat výhradně projekty na hlavní evropské železniční síti (Core network). Kromě modernizace tratí jsou prostředky směřovány rovněž do modernizace vybraných uzlů a staveb implementace evropského zabezpečovacího systému ETCS včetně jejich přípravy. Čerpání těchto prostředků v roce 2020 dosáhlo výše 4,5 mld. Kč, z toho nejvyšší čerpání zajistila stavba Optimalizace traťového úseku Praha-Hostivař – Praha hl. n., II. část – Praha-Hostivař – Praha hl. n. (v roce 2020 využito ze zdroje CEF celkem 1 010 mil. Kč). Celkem se z tohoto zdroje za probíhající programové období vyčerpalo k 31. 12. 2020 již 10,9 mld. Kč. V průběhu roku 2020 bylo financováno celkem 22 projektů.

Graf 1 – Čerpání celkové alokace OPD2 2014–2020 s možností čerpání do roku 2023 (v mld. Kč)



Graf 2 – Čerpání celkové alokace CEF 2014–2020 (v mld. Kč)



CEF BLENDING CALL

Významným dotačním titulem, který poprvé v roce 2020 Správa železnic čerpala, je kombinovaná podpora z prostředků CEF společně s využitím úvěru EIB a národních zdrojů (CEF Blending Call). Prostředky budou využity pro investiční opatření na níže uvedených úsecích transevropské dopravní sítě TEN-T v České republice:

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

V roce 2020 probíhala u všech akcí příprava podle stanoveného harmonogramu, realizace byla zahájena u staveb Dětmárovice – Petrovice u Karviné – státní hranice a Velim – Poříčany.

INVESTIČNÍ DOTACE

Financování investiční výstavby probíhalo především z veřejných zdrojů (viz Tab. 6). Objemově nejvýznamnějším zdrojem finančních prostředků v roce 2020 v oblasti

investiční výstavby byly národní zdroje zprostředkované cestou rozpočtu SFDI (15,5 mld. Kč). Dále se významnou měrou na financování výstavby a modernizace železniční dopravní cesty (dále ŽDC) v roce 2020 podílely dotace z OPD2 (9,1 mld. Kč) a také infrastrukturní fond CEF (4,5 mld. Kč). Nově bylo v roce 2020 zahájeno čerpání úvěru EIB, který bude využíván na částečné finanční pokrytí akcí s kombinovaným financováním Blending Call (viz CEF – Blending Call). V oblasti železniční infrastruktury je Správa železnic hlavním subjektem odpovědným za využívání fondů EU v ČR v roli konečného příjemce a současně i investora.

V rámci přípravy a realizace investičních akcí na železniční dopravní cestě činil v roce 2020 celkový objem přijatých investičních dotací částku 29 639 mil. Kč. Navzdory veškerým opatřením spojeným s vyhlášeným nouzovým stavem v důsledku šíření onemocnění COVID-19 se tak Správě železnic podařilo uskutečnit investice v druhém nejvyšším ročním objemu od svého založení, přičemž oproti roku 2019 je částka využitých prostředků vyšší o celých 10 mld. Kč.

DALŠÍ VÝVOJ

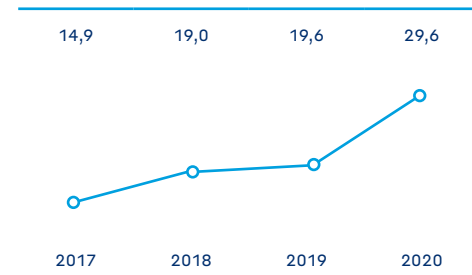
Po roce 2020, ve kterém pokračovalo čerpání dotačních prostředků v rámci probíhajícího evropského programového období 2014–2020 ze zdrojů OPD2 a CEF,

Tab. 6 – Přijaté investiční dotace za rok 2020 (v mil. Kč)

Investiční dotace	2020
SFDI na výstavbu a modernizaci, nár. podíl, OPD, CEF, EIB	29 637
Příspěvky od měst, obcí, krajů a dalších subjektů	2
Investiční dotace celkem	29 639

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

Graf 3 – Vývoj čerpání investičních zdrojů v období let 2017–2020 (v mld. Kč)



se v roce 2021 očekává pokračování v čerpání těchto dotačních titulů, zároveň však již v koordinaci s MD probíhá příprava na nadcházející programové období 2021–2027 a dochází k selekci vhodných projektů pro financování ze zdrojů OPD3 a CEF2. Vedle těchto již standardních dotačních titulů bude snahou Správy železnic využít rovněž zdroje klíčového evropského nástroje obnovy ekonomických následků pande-

mie COVID-19 Recovery and Resilience Facility (dále RRF), jehož možné využití na konkrétní železniční projekty bude během roku 2021 řešeno s tím, že již ve druhém pololetí roku 2021 by mělo být dosaženo čerpání prvních finančních prostředků RRF, které tak zároveň mají částečně nahradit nedostatek národních zdrojů. Dále bude Správa železnic v roce 2021 i dalších letech usilovat o využití dalších (ne již ryze infrastrukturních) evropských dotačních zdrojů, například z Operačního programu Životní prostředí nebo OP PIK, první čerpání těchto prostředků očekáváme již v průběhu roku 2021. Zároveň se v roce 2021 předpokládá dočerpání zbývajících alokací zdroje OPD2 (viz Graf 1).

Ve využití dotačních zdrojů se předpokládá nárůst objemu prostředků investovaných do opatření pro zvýšení bezpečnosti na železničních přejezdech a rovněž na modernizaci výpravních budov. V obou případech se uvažuje o spolufinancování těchto položek z nového zdroje RRF. Jeho zapojení do financování dalších železničních projektů v horizontu let 2021–2023 i veškeré další možnosti pokrytí investičních potřeb železniční infrastruktury budou předmětem jednání při sestavování střednědobého výhledu na toto období. Celý tento proces je zároveň koordinován MD a SFDI.

Provozování železniční dopravní cesty

Graf 4 – Čerpání finančních prostředků na přípravu staveb v období let 2017–2021 (v mil. Kč)



Pozn.: Předpoklad čerpání v roce 2021 uveden dle rozpisů globálních položek přípravy schválených MD

Dále budou v oblasti sledovaného sjednocení železniční napájecí soustavy v ČR postupně realizována jednotlivá opatření pro přechod na jednotnou střídavou napájecí soustavu.

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

Naplňování uvedených standardů je cílem prioritních směrů pro nákladní dopravu – tzv. nákladních koridorů zřízených podle Nařízení Evropského parlamentu a Rady č. 913/2010 (EU). V této souvislosti se Správa železnic zaměří na budování struktur a uvedení těchto koridorů do provozu v souladu s uvedeným nařízením. V rámci svých dalších mezinárodních aktivit předpokládá Správa železnic aktivní podporu nové struktury sítě TEN-T a zapojení do procesu celkové revize všech TSI v rámci nového přístupu EU.

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

OBLAST SYSTÉMU BEZPEČNOSTI PROVOZOVÁNÍ DRÁHY

Správa železnic je držitelem platného Osvědčení o bezpečnosti provozovatele dráhy a Osvědčení dopravce. Systém zajišťování bezpečnosti provozování dráhy a drážní dopravy zahrnuje vyhláškou MD č. 376/2006 Sb. určené zpracování výročních zpráv o bezpečnosti provozování dráhy a drážní dopravy, a to včetně každoročního stanovení a vyhodnocení bezpečnostních cílů a vyhotovení evidenčních přehledů o nevhodnosti. V systému bezpečnosti provozování dráhy a provozování drážní dopravy u Správy železnic nebyly v roce 2020 ze strany dozorového orgánu státní správy shledány žádné nedostatky, systém bezpečnosti je aktuální a plně funkční. Bezpečnost provozování dráhy a drážní dopravy má trvale velmi vysokou úroveň, stanovené bezpečnostní cíle jsou plněny. Oblast systému bezpečnosti provozování dráhy je řízena v souladu s požadavky normy ISO 9001:2015.

VÝLUKOVÁ ČINNOST

V roce 2020 se plnohodnotně rozběhlo plánování výluk na 4, 3 a 2 měsíce předem, s možností uplatnění dodatečných požadavků do Ročního výlukového plánu v časovém horizontu 6 a více měsíců. V rámci změny systému projednávání plánů výluk se do sestavy Ročního výlukového plánu 2021 aktivně

zapojili i zástupci dopravců a objednavatelů dopravy. Otevřenější přístup k dopravcům a objednavatelům dopravy v rámci nového modelu projednávání se osvědčil a většina připomínek byla vypořádána ke spokojenosti dopravců.

ZAŘÍZENÍ SLUŽEB

V průběhu roku 2020 proběhla aktualizace seznamu zařízení služeb provozovaných Správou železnic. Informace o nich byly v průběhu roku 2020 zveřejněny i na evropském portálu zařízení služeb (Rail Facilities portal – <https://railfacilitiesportal.eu/>).

OBLAST VZDĚLÁVÁNÍ

Z hlediska vzdělávání došlo k zásadním změnám zejména s ohledem na komplexní změnu systému vzdělávání, které je nově od 1. 1. 2020 zajišťováno vlastními zaměstnanci, a dále taktéž v souvislosti s výraznou změnou struktury jednotlivých odborných zkoušek podle předpisu SŽ Zam1. Na základě těchto zásadních změn došlo k zajištění vlastních školicích prostor s nezbytným vybavením pro zajištění vzdělávání, čímž bylo navázáno i na předchozí rozvoj cvičných sálů na CDP pro přípravu nových zaměstnanců a také zajištění vlastních zaměstnanců zajišťujících tuto novou agendu. V souvislosti s epidemickou situací kolem onemocnění COVID-19, která

zasáhne i do roku 2021, došlo k dalším podstatným změnám ve způsobu vzdělávání, spočívajícím v rychlé realizaci distanční výuky sloužící nejen pro udržení odborné způsobilosti zaměstnanců, ale taktéž pro přípravu nových zaměstnanců. V roce 2021 dojde k prověření funkčnosti celého systému vzdělávání, který bude dále rozvíjen.

V roce 2020 bylo zahájeno projektování stavby zaměřené na rozvoj cvičných sálů na obou CDP. Nový cvičný sál na CDP Praha, který vzejde z této stavby, se po aktivaci vyrovná výměrou podlahové plochy velkému dispečerskému sálu a bude umístěn v prostorách 5. nadzemního podlaží budovy CDP Praha. Mimo stavební části bude stavba zahrnovat vybavení pracovišť mobiliářem a výpočetní technikou s aplikačním SW, a to za účelem zajištění maximálně věrné simulace reálného provozu včetně zajištění zpětné odezvy v konkrétních dopravních situacích od profesí, se kterými personál zajišťující řízení provozu běžně komunikuje. Takto nově vzniklé školicí prostory budou určeny především pro účely periodického školení provozních zaměstnanců CDP, dále k výcviku nových zaměstnanců, ke školení zaměstnanců pracovišť pohotovostních výpravčích, zaměstnanců provozní kontroly a vedoucích zaměstnanců provozních obvodů.

V dubnu 2020 byl úspěšně zakončen historicky první kurz pro traťové dispečery z řad

zaměstnanců CDP Praha, realizovaný přímo v jeho prostorách, kdy po následném vykonání předepsaných zkoušek byli absolventi kurzu zařazeni k samostatnému výkonu dopravní služby. Další kurz pro traťové dispečery byl podle plánu zahájen v říjnu 2020 s plánovaným ukončením v jarních měsících roku 2021. Současně kontinuálně probíhá i individuální příprava uchazečů o práci traťového dispečera.

OBLAST ŘÍZENÍ PROVOZU

V roce 2020 došlo k ukončení celkového projektu Identifikace úzkých hrdel zpracováním poslední, třetí dílčí etapy. První a druhá etapa byly zaměřeny na identifikaci úzkých hrdel v traťových úsecích, a to nejdříve pro tratě zařazené v síti TEN-T, následně pro ostatní tratě, závěrečná třetí etapa řešila problematiku železničních uzlů a dalších vybraných stanic s velkým rozsahem provozu a možnými kapacitními komplikacemi. Projekt byl zpracováván na základě stanovené metodiky pro zjišťování kapacity dráhy popsané ve Směrnici SŽDC SM124. Ukončením tohoto projektu došlo k významné souhrnné prezentaci výsledků z hlediska propustnosti železniční sítě, které jsou použitelné nejen v rámci její optimalizace a konsolidace.

Dokončen byl také projekt týkající se nové struktury Tabulek traťových poměrů. Ke

konci roku 2020 byly vydány všechny tratě v nové struktuře, a to ve dvou verzích – ve formátu PDF i ve strojově čitelném formátu XML. Oba jsou dopravcům plně k dispozici. Nová struktura Tabulek traťových poměrů umožnila snazší provozní využití vzhledem k uživatelsky konsolidovanější a přehlednější formě, čímž došlo k významnému zjednodušení práce s těmito tabulkami.

V roce 2020 byla zahájena konsolidace informací poskytovaných cestujícím v jednotlivých železničních stanicích a zastávkách. Konsolidace je zaměřena především na poskytování zásadních sdělení o vlaku, zejména s ohledem na vizuální informace a poskytování akustických operativních informací.

CDP PRAHA

V roce 2020 byl do dálkového ovládání z dispečerských sálů CDP Praha zapojen uzel Plzeň, konkrétně stanice Plzeň hlavní nádraží, a traťový úsek Ústí nad Orlicí (mimo) – Lichkov (včetně). Přepnutí do dálkového ovládání u obou staveb proběhlo před koncem prvního pololetí 2020.

Současně probíhaly práce na přípravě staveb pro zapojení do dálkového ovládání z CDP Praha v roce 2021. Konkrétně jde o nově vybavovaný dispečerský sál

Výkony dopravců na síti Správy železnic

Praha-Uhřetěves – Lysá nad Labem (mimo), který bude v roce 2021 aktivován prozatím v úseku Praha Uhřetěves – Praha-Hostivař, a to v souvislosti se stavbou ETCS v úseku Praha-Uhřetěves – Český Brod. Dále probíhala příprava pracoviště dispečera ETCS, které bude aktivováno rovněž v roce 2021.

V současné době je z budovy CDP Praha řízen provoz na 515 km železniční síti.

CDP PŘEROV

V roce 2020 byl převeden do dálkového ovládání z CDP Přerov traťový úsek Dětmárovice (mimo) – Mosty u Jablunkova st. hr.

Rovněž probíhaly práce na projektu stavby Modernizace a elektrizace trati Otrokovice – Vizovice se zapojením do dálkového ovládání z CDP Přerov a byl dokončen záměr projektu stavby Rozšíření budovy CDP Přerov.

V současné době je z budovy CDP Přerov řízen provoz na 550 km železniční síti.

NÁKLADY NA ZAJIŠTĚNÍ PROVOZOVÁNÍ ŽDC

Zaměstnanci Správy železnic zajišťují operativní řízení železničního provozu, dispečerské řízení, obsluhu zabezpečovacího zařízení a informačních systémů pro

cestující, tvorbu jízdního řádu a přidělování kapacity ŽDC dopravcům. Náklady na tuto činnost v roce 2020 byly hrazeny zejména neinvestiční dotací ze SFDI na zajištění provozování dráhy a z vlastních zdrojů Správy železnic.

Celkové náklady bez odpisů vynaložené na zajištění provozování ŽDC zahrnují zejména výkony zaměstnanců řízení provozu zajišťované oblastními ředitelstvími a centrálními dispečerskými pracovišti. Včetně příslušného podílu centrálně vedených nákladů úseku náměstka generálního ředitele pro řízení provozu dosáhly v roce 2020 výše 6 843 mil. Kč.

Počet dopravců, kteří mají se Správou železnic uzavřenou Smlouvu o provozování drážní dopravy na dráze celostátní a regionální ve vlastnictví státu, vzrostl v roce 2020 na 122.

Na síti Správy železnic v roce 2020 poklesly výkony v **osobní dopravě**. Ve srovnání s rokem 2019 se snížil počet vlakových kilometrů (vlkm) o 3 % a hrubých tunových kilometrů (hrtkm) o 10 %. Rozhodující podíl na výkonech v osobní dopravě si nadále udržuje dopravce České dráhy, a.s.

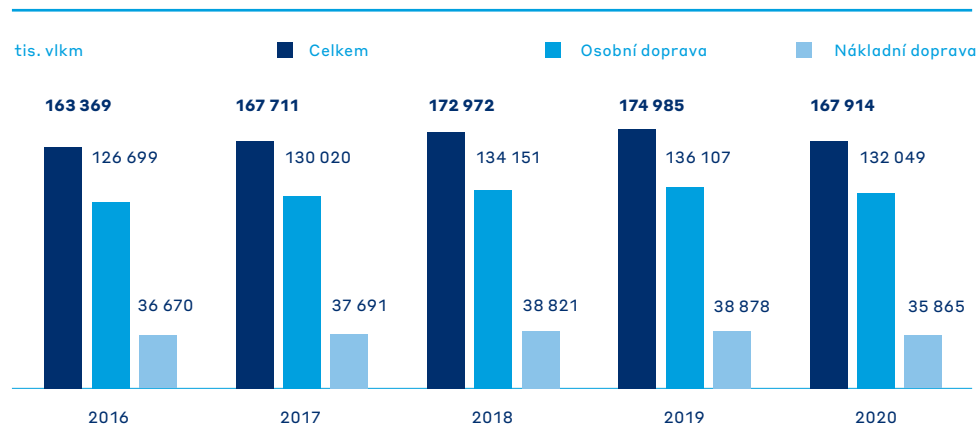
Významný růst výkonů v osobní dopravě zaznamenali dopravci ARRIVA vlaky, s.r.o., RegioJet ÚK, a.s., a Die Länderbahn CZ, s.r.o.

Od 13. 12. 2020 jsou evidovány podklady pro výpočet Ceny za použití přístupových komunikací pro cestující ve vlaku osobní dopravy.

V **nákladní dopravě** poklesly výkony v hrubých tunových kilometrech (hrtkm) na síti Správy železnic ve srovnání s rokem 2019 o 8 %. Rozhodující podíl na výkonech v nákladní dopravě si i nadále udržuje dopravce ČD Cargo, a.s. (dále ČD Cargo).

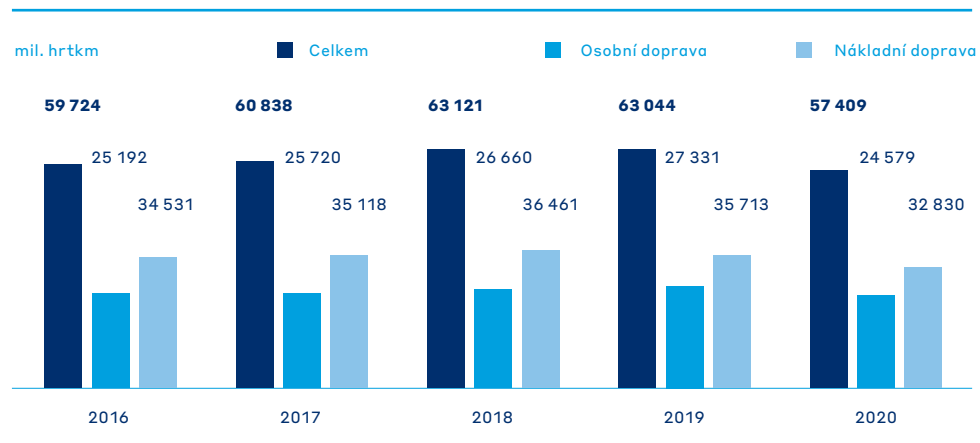
Významný růst výkonů v nákladní dopravě zaznamenali dopravci Rail Cargo Carrier - Czech Republic, s.r.o. a LTE Logistik a Transport Czechia s.r.o.

Graf 5 – Výkony dopravců na síti provozované Správou železnic v letech 2016–2020 (v tis. vlkm)



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

Graf 6 – Výkony dopravců na síti provozované Správou železnic v letech 2016–2020 (v mil. hrtkm)



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

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

Rok	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Počet dopravců	75	79	84	89	94	96	99	103	107	122

Tab. 8 – Procentní podíl dopravců na výkonech osobní dopravy 2020

Dopravce/ukazatel	% vlkm	% hrtkm
České dráhy, a.s.	85,93	86,41
RegioJet, a.s.	4,30	9,23
ARRIVA vlaky, s.r.o.	3,89	1,71
GW Train Regio a.s.	1,98	0,67
Leo Express, s.r.o.	1,11	1,01
Die Länderbahn CZ, s.r.o.	0,86	0,19
RegioJet UK, a.s.	0,75	0,31
Leo Express Tenders, s.r.o.	0,47	0,24
Die Länderbahn GmbH DLB	0,31	0,11
Ostatní	0,40	0,12

Tab. 9 – Procentní podíl dopravců na výkonech nákladní dopravy 2020

Dopravce/ukazatel	% vlkm	% hrtkm
ČD Cargo, a.s.	58,53	58,59
PKP CARGO INTERNATIONAL, a.s.	6,31	7,33
METRANS Rail s.r.o.	5,95	8,90
UNIPETROL DOPRAVA, s.r.o.	3,33	4,13
IDS CARGO, a.s.	3,23	3,61
Rail Cargo Carrier - Czech Republic, s.r.o.	3,08	4,28
CER Slovakia, a.s.	1,46	1,75
Cargo Motion, s.r.o.	1,27	1,22
LTE Logistik a Transport Czechia, s.r.o.	1,17	1,38
Ostatní	15,67	8,81

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

Ukazatel	2019	2020
Osobní vlak (Os)	8 723	8 842
Spěšný vlak (Sp)	541	591
Rychlík (R)	538	507
Vlaky vyšší kvality (EC, EN, Ex, IC, LE, SC, railjet)	298	264
Nákladní expresy (Nex)	449	471
Průběžné nákladní vlaky (Pn)	826	766
Manipulační a vlečkové vlaky (Mn, Vleč)	1 292	1 278
Soupravné vlaky (Sv)	1 306	1 269
Lokomotivní vlaky (Lv)	646	626
Katalogové (nabídkové) trasy Správy železnic	873	865



Železniční doprava má jako celek globální charakter a v zájmu zachování její účinnosti a udržitelnosti, ale také jejího rozvoje je nutná spolupráce na mezinárodní úrovni. Železniční doprava je segmentem s vysokou mírou regulace právem EU a současně i potřebou technické harmonizace. V důsledku transformačního procesu, jenž je realizován na úrovni EU s cílem vytvoření jednotného evropského železničního prostoru, se Správa železnic aktivně účastní nejen tohoto procesu, ale i dalších souvisejících programů a projektů EU, spolupracuje s institucemi a agenturami EU, partnerskými manažery infrastruktury a mezinárodními organizacemi.

V roce 2020 Správa železnic formulovala a postupně i začala naplňovat svou novou vizi v oblasti mezinárodních vztahů – být moderní a aktivní organizací, která je schopna prosazovat své zájmy na úrovni EU, být sebevědomým partnerem provozovatelů dráhy a dopravců na liberalizovaném železničním trhu EU, důsledně obhajovat své pozice v mezinárodních organizacích s ohledem na požadavky platné právní úpravy ČR a EU.

Správa železnic v mezinárodní oblasti působila v roce 2020 zejména prostřednictvím nově zřízeného odboru mezinárodních vztahů. Nadále se intenzivně zaměřovala na prosazování zájmů české železniční infrastruktury prostřednictvím ovlivňování rozhodujících technických a technologických parametrů a s tím související relevantní legislativy. Mezi klíčové činnosti tak v tomto roce patřilo formulování pozic Správy železnic, především pak směrem k připravovaným aktualizacím předpisů EU – nařízení (EU) č. 1315/2013 o hlavních směrech Unie pro rozvoj transevropské dopravní sítě, nařízení (EU) č. 913/2010 o evropské železniční síti pro konkurenceschopnou nákladní dopravu, implementace 4. železničního balíčku a technických specifikací pro interoperabilitu TSI.

Přestože činnosti v oblasti mezinárodní spolupráce byly jednou z nejvíce zasažených oblastí pandemií COVID-19 a převážné množství jednání bylo převedeno do distanč-

ního režimu a pořádáno formou telekonferencí, podařilo se v roce 2020 nejen úspěšně pokračovat v jednáních se zahraničními partnery na bilaterální úrovni, v rámci mezinárodních železničních organizací a přímým zapojením Správy železnic do jednání výborů Evropské komise, ale také rozvinout zcela nové mezinárodní projekty.

Správě železnic se v uplynulém roce dařilo prohlubovat spolupráci nejen se svými protějšky v sousedních zemích, ale i s dalšími silnými evropskými partnery, a to v oblasti technického a technologického rozvoje a ve vývoji, projektování a provozování vysokorychlostních železničních tratí. Správa železnic a dceřiná společnost francouzského železničního holdingu SNCF International uzavřely rámcovou dohodu, která Správě železnic umožňuje využívat technické konzultační a poradenské služby SNCF týkající se rozvoje vysokorychlostní železniční infrastruktury. Podařilo se také prohloubit prospěšnou spolupráci s německou společností Deutsche Bahn (DB), mj. v oblasti výměny know-how digitalizace železnic, která je v rámci DB zajišťována prostřednictvím dceřiné společnosti Digitale Schiene Deutschland. Díky těmto strategickým krokům získala Správa železnic podporu zkušených partnerů, která umožní urychlit další rozvoj železnice v ČR po vzoru evropských lídrů.

Na základě Smlouvy o spolupráci v oblasti projektové přípravy stavby nového železničního spojení Drážďany – Praha, uzavřené s německým manažerem infrastruktury DB Netz v závěru roku 2019, byla zahájena projektová příprava přeshraničního úseku zahrnující společnou realizaci veřejných zakázek, jejichž cílem je připravit dokumentaci pro vydání územního rozhodnutí pro nový Krušnohorský tunel. Správa železnic se dále konstruktivně podílela na přípravě mezistátní smlouvy definující podmínky povolování, realizace a provozování této nové železniční trati s Německem. S polským partnerem CPK byla zahájena fáze plánování v traťovém úseku Katovice – Ostrava.

V roce 2020 Správa železnic projevila zájem stát se členem systémového pilíře v rámci partnerství nástupce společného podniku Shift2Rail, jenž je součástí rámcového programu EU pro výzkum a inovace Horizon Europe.

Správa železnic se na základě mezivládních dohod po boku MD podílela na jejich naplňování. Jedná se zejména o bilaterální smlouvy o rozvoji železniční infrastruktury se sousedními státy, Slavkovskou deklaraci a spolupráci zemí Visegrádské skupiny (V4). Nadále pokračovala spolupráce se sousedními manažery infrastruktury, mj. i v oblasti smluvní úpravy, která přímo reguluje řízení provozu a organizování drážní dopravy na

pohraničních tratích. Pokračovala jednání mezi ČR, Německem a Polskem o privilegovaném úseku mezi pohraničními stanicemi Hrádek nad Nisou – Žitava přes polské území. V rámci činnosti v normotvorných institucích CEN/CENELEC experti Správy železnic spolupracovali při přípravě novelizací stávajících evropských norem.

RISC – VÝBOR PRO ŽELEZNIČNÍ INTEROPERABILITU A BEZPEČNOST

Ředitel odboru mezinárodních vztahů Správy železnic se v roce 2020 účastnil společně se zástupcem MD jednání tohoto výboru, jenž je vrcholným orgánem přímo zřízeným Evropskou komisí pro schvalování znění legislativních a prováděcích dokumentů ve věci interoperability a bezpečnosti na železnici. Díky tomuto členství má Správa železnic přístup do komunikační platformy, kde Evropská agentura pro železnice (ERA) zveřejňuje veškeré legislativní návrhy související především s budoucí podobou TSI a aplikací stávajících TSI. Správa železnic je na základě mandátu MD koordinátorem pozice českého železničního sektoru. V roce 2020 se Správa železnic soustředila na očekávanou implementaci 4. železničního balíčku včetně podpory složek státní správy.

PRIME – PLATFORMA EVROPSKÝCH MANAŽERŮ INFRASTRUKTURY

Mezi hlavní cíle platformy patří implementace jednotného evropského železničního

prostoru, podpora nasazování evropského systému řízení železniční dopravy (ERTMS), srovnávání výkonnosti a výměna osvědčených postupů mezi provozovateli infrastruktury. Pod patronací Evropské komise jsou aktivity tohoto uskupení rozděleny do několika oblastí, například digitalizace, financování, klíčové ukazatele výkonnosti a benchmarking, implementace práva EU do vnitrostátních předpisů, ochrana a bezpečnost či zpoplatňování infrastruktury. Řeší se i problematika lidských zdrojů, např. zvýšení atraktivity železnice pro mladé experty. Správa železnic se jako plnoprávný člen této platformy aktivně zapojila do většiny pracovních skupin.

SERAC WG ON RFCS – PRACOVNÍ SKUPINA ŽELEZNIČNÍCH NÁKLADNÍCH KORIDORŮ V RÁMCI VÝBORU PRO JEDNOTNÝ EVROPSKÝ ŽELEZNIČNÍ PROSTOR

Za účelem zvýšení výkonnosti železničního systému byl vymezen jednotný evropský železniční prostor, který má stanoveny základní podmínky a pravidla pro fungování všech zainteresovaných subjektů. Správa železnic se v rámci agendy RFC účastní výhradně jednání pracovní skupiny železničních nákladních koridorů, která se zpravidla koná dvakrát ročně. Jednání jsou zaměřena na praktické dopady při zavádění nové legislativy podporující převod nákladní dopravy na železnici. Program jednání v roce 2020 byl zaměřen na revizi nařízení

č. (EU) 913/2010 a pochopitelně byl také značně ovlivněn řešením aktuálních dopadů pandemie COVID-19 na železniční odvětví.

RFC – ŽELEZNIČNÍ NÁKLADNÍ KORIDORY

V souladu s nařízením Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 913/2010 o evropské železniční síti pro konkurenceschopnou nákladní dopravu a navazující legislativou Správa železnic nadále intenzivně participovala v orgánech čtyř železničních nákladních koridorů, jejichž úlohou je usnadnit plánování, řízení a vlastní průběh jízdy nákladních vlaků na důležitých evropských tazích, stejně jako vytváření zásad technické harmonizace. Jedná se o Baltsko-jadranský, Východní/východostředomořský, Severomořsko-baltský a Česko-slovenský koridor, jenž se v listopadu roku 2020 stal součástí Rýnsko-dunajského koridoru. Po celý rok 2020 se Správa železnic aktivně podílela na transformaci Česko-slovenského koridoru na Rýnsko-dunajský koridor.

CER – SPOLEČENSTVÍ EVROPSKÝCH ŽELEZNIC A INFRASTRUKTURNÍCH SPOLEČNOSTÍ

Správa železnic v rámci této organizace spoluvytváří poziční dokumenty CER k legislativním návrhům EU, ovlivňující železniční dopravu ve všech oblastech. Jedná se zejména o oblast technické standardizace, digitalizace a naplňování cílů Zelené dohody

(tzv. Green Deal). Odborníci naší organizace spolupracovali s CER v rámci pracovních skupin zabývajících se infrastrukturou, evropskými koridory, bezpečností, personálními záležitostmi, ERTMS a dalšími oblastmi. V roce 2020 byl již také zahájen proces komplexní revize TSI.

RNE – SDRUŽENÍ EVROPSKÝCH MANAŽERŮ INFRASTRUKTURY

Správa železnic se aktivně účastnila činnosti v rámci mezinárodní organizace RailNetEurope (RNE), která je významnou asociací evropských manažerů infrastruktury, předlců kapacity a formou přidruženého členství také nákladních koridorů RFC. Práce sdružení se nadále kromě řešení aktuálních otázek v důsledku pandemie zaměřovala na poskytování podpory svým členům v oblasti mezinárodních aktivit s cílem zvyšování efektivity procesů, zejména formou harmonizace podmínek pro mezistátní železniční dopravu, koordinace konstrukce jízdních řádů v celé Evropě a zajišťování společného přístupu k marketingu a prodeji mezinárodních tras. Nadále pokračovala spolupráce na vývoji a implementaci jednotných softwarových aplikací pro dopravce a manažery infrastruktury. Významná byla spolupráce manažerů infrastruktury v oblasti provozování dráhy a při rozvoji koridorů RFC.

UIC – MEZINÁRODNÍ ŽELEZNIČNÍ UNIE

Ačkoli roli lídra v oblasti harmonizace technických standardů postupně přebírá EU, UIC nadále zůstává významným koordinátorem v oblasti rozvoje vysokorychlostních tratí, výzkumu a vývoje a základních pravidel harmonizace mezi východními a západními železničními systémy. Naši experti spolupracovali na převádění vyhlášek UIC do mezinárodních železničních řešení IRS (International Railway Solutions), aktivně působili v pracovních skupinách a byli zapojeni do konkrétních projektů, zejména v rámci fóra UIC Železniční systémy. Správa železnic se aktivně podílela na činnosti pracovní skupiny FRMCS (budoucí radiokomunikační systém pro železniční dopravu), participovala také na projektech v rámci platformy Životní prostředí a Bezpečnost. Zástupce Správy železnic je vedoucím Statistické skupiny, v roce 2020 Správa železnic znovu převzala vedení pracovní skupiny Nové technologie.

OSN – EVROPSKÁ HOSPODÁŘSKÁ KOMISE

Správa železnic se účastnila společně s MD projektu Evropské hospodářské komise OSN (UNECE) Transevropská železnice. Cílem dlouhodobého projektu je zejména udržování kontaktu mezi partnery ve směru východ – západ, včetně spolupráce a výměny zkuše-

ností při přípravě projektů rozvoje infrastruktury. Výstupem jsou základní parametry, mapy a technické popisy nově připravované infrastruktury, komunikace mezi východními zeměmi a zeměmi našeho regionu a pomoc při prosazování zájmů regionu vůči Evropské komisi.

OSŽD – ORGANIZACE PRO SPOLUPRÁCI ŽELEZNIC

V roce 2020 se zástupci Správy železnic nadále podíleli na projektech a aktivitách páté komise OSŽD Infrastruktura a kolejová vozidla, zejména v pracovních skupinách železničního svršku, spodku a v oblasti diagnostiky tratí.

ETSI – INSTITUT PRO STANDARDY V OBLASTI TELEKOMUNIKACÍ

Správa železnic je členem neziskové organizace ETSI, která se zabývá telekomunikačními standardy v Evropě s celosvětovým dopadem. Díky členství má Správa železnic neomezený přístup k veškerým publikovaným standardům a specifikacím v této oblasti. Její odborníci se v roce 2020 aktivně účastnili jednání pracovní skupiny železniční telekomunikace.



Hospodaření organizace

HOSPODAŘENÍ SPRÁVY ŽELEZNIC

Finanční ukazatel Earnings before Interest, Taxes, Deprecation and Amortization (dále EBITDA) dosáhl kladné výše 1 799 mil. Kč. EBITDA představuje rozdíl mezi výnosy a náklady Správy železnic, do kterých nejsou započteny úroky, zdanění a odpisy. EBITDA je zároveň očištěna o výnos z titulu prominutí závazků, tzv. oddlužení Správy železnic, který je pouze účetní operací bez dopadu do příjmů Správy železnic.

Tržby za použití ŽDC jsou úhradou za využívání ŽDC dopravci. Jedná se o významnou výnosovou položku představující příjem finančních prostředků na pokrytí nákladů spojených se zajištěním řízení provozu.

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

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

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

Dotace na dopravní cestu nehrazená ze SFDI je příspěvek MD, který je poskytnut za účelem úhrady nákladů souvisejících s provozováním ŽDC, které nejsou pokryty z ostatních příjmů Správy železnic.

Tab. 11 – Výsledek hospodaření Správy železnic za rok 2020

Ukazatel	Skutečnost 2020 (v mil. Kč)
Tržby za použití ŽDC	3 282
Tržby za přidělenou kapacitu ŽDC	126
Dotace ze SFDI na opravy a údržbu celostátních a regionálních drah	20 752
Dotace ze SFDI na provozování dráhy	2 631
Dotace na dopravní cestu nehrazená ze SFDI	320
Ostatní dotace	52
Výnos z titulu prominutí závazků Správy železnic (oddlužení)	584
Nákup a prodej elektrické energie a distribučních služeb	186
Materiál, vlastní spotřeba energie a služby	-18 207
Osobní náklady	-12 225
Účetní odpisy	-4 024
Ostatní provozní výnosy a náklady	4 897
Provozní výsledek hospodaření	-1 626
Výnosové a nákladové úroky	-10
Kurzové rozdíly	-14
Ostatní finanční výnosy a náklady	-1
Finanční výsledek hospodaření	-25
Výsledek hospodaření před zdaněním	-1 651
Odložená daň	405
Výsledek hospodaření za účetní období po zdanění	-1 246
EBITDA	1 799

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

Položkou významně ovlivňující výnosy Správy železnic je **výnos z titulu prominutí závazků Správy železnic** (tzv. oddlužení). Na Správu železnic byly při jejím vzniku převedeny mimo jiné závazky ČD, s. o., z titulu úvěrových smluv na financování koridorů. Úhradu těchto závazků vůči bankám provádělo Ministerstvo financí ČR (dále MF) na základě státních garancí poskytnutých ČD, s. o. V roce 2005 bylo jako výsledek jednání mezi Správou železnic, MD a MF přijato Usnesení vlády ČR č. 1553 ze dne 30. 11. 2005, které tuto situaci řešilo formou účetního oddlužování Správy železnic. Oddlužení se realizuje smluvně s MF a představuje pro Správu železnic pouze účetní výnosovou položku bez příjmu finančních prostředků, tj. bez nároku na další finanční prostředky ze státního rozpočtu.

Nákup a prodej elektrické energie a distribučních služeb zahrnuje náklady na nákup distribučních služeb a silové elektřiny (předávací místa kategorie NN a VN mimo elektrickou trakci pro zajištění interní spotřeby Správy železnic a pro dodávky elektřiny externím zákazníkům připojeným k lokální distribuční soustavě železnice) a náklady na nákup distribuč-

ních služeb a silové elektřiny pro odběrná a předávací místa elektrické trakce. Zároveň jde o tržby z prodeje distribučních služeb a silové elektřiny a tržby z prodeje distribučních služeb a silové elektřiny pro elektrickou trakci.

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

Osobní náklady zaměstnanců Správy železnic zahrnují mzdové náklady, náklady na sociální zabezpečení a ostatní osobní náklady.

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

V ostatních provozních výnosech a nákladech jsou zahrnuty ostatní výnosové a nákladové položky, např. vratky odvodové povinnosti ze Specializovaného finančního úřadu, úhrada náhradní autobusové dopravy dopravcům z důvodu plánovaného omezení provozování dráhy podle Prohlášení o dráze nebo tržby z prodeje dlouhodobého majetku a materiálu snížené

o zůstatkovou cenu. Zahrnují i změnu stavu ostatních rezerv a opravných položek, tržby za externí výkony a tržby za nájmy, aktivace, výnosy z vyzískaného materiálu, náklady na pojištění majetku a odpovědnosti, příspěvek na ochranné pracovní pomůcky či členské příspěvky organizacím, daně a ostatní poplatky.

Nákladové úroky vyplývají zejména z bankovních úvěrů na investiční výstavbu převzatých po bývalé státní organizaci ČD, s. o. Tyto úvěry byly v roce 2020 plně splaceny. Jak je uvedeno v příloze v účetní závěrce, úroky bankovním ústavům hradilo za Správu železnic MD.

Kurzové rozdíly vyplývají především z přepočtu závazků, úvěrů a úroků v cizí měně aktuálním kurzem k 31. 12. 2020. Úvěry převzaté po bývalé státní organizaci ČD, s. o., byly denominovány v eurech a do konce roku 2020 plně splaceny.

Součástí výsledku hospodaření za rok 2020 je odložená daň ve výši -405 mil. Kč (snížení odloženého daňového závazku). Tituly, z nichž je odložená daň tvořena, jsou uvedeny v příloze v účetní závěrce.

PŘEDPOKLÁDANÁ HOSPODÁŘSKÁ SITUACE

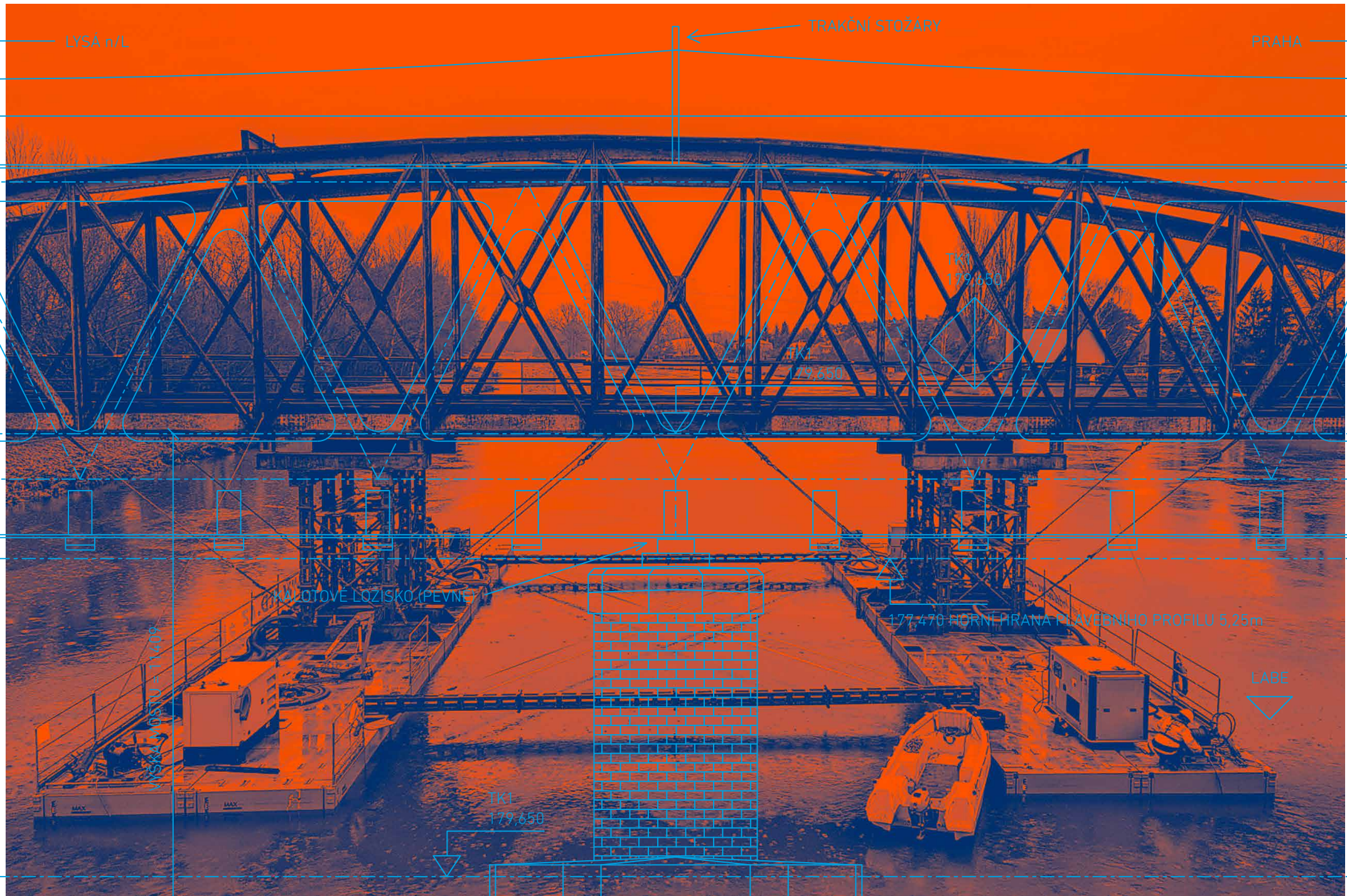
Vizí Správy železnic je dosahovat v úzké spolupráci s příslušnými orgány státní

správy vyrovnaného hospodaření v příjmech a výdajích v jednotlivých segmentech své činnosti, a to se snahou nezvyšovat nároky ze strany Správy železnic na státní rozpočet.

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

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

V následujícím roce se předpokládá pokračování omezení souvisejících s pandemií COVID-19, což Správa železnic reflektuje v očekávání nižších tržeb za použití ŽDC a tržeb vyplývajících z pronájmů komerčních prostor.



LYSÁ n/L

PRAHA

TRAKČNÍ STOŽÁRY

TK1
179,650

TK1
179,650

KALOTOVÉ LOŽISKO (PEVNĚ)

177,470 HORNÍ HRANA PLOŠEBNÍHO PROFILU 5,25m

LABE

TK1
179,650

Interní audit a řízení rizik

INTERNÍ AUDIT

Nově se od 1. ledna 2020 staly základními právními a regulatorními normami upravujícími činnost odboru interního auditu zákon č. 320/2001 Sb., o finanční kontrole ve veřejné správě a o změně některých zákonů, ve znění pozdějších předpisů, a prováděcí vyhláška č. 416/2004 Sb., k zákonu o finanční kontrole ve veřejné správě společně se stávajícím Mezinárodním rámcem profesní praxe interního auditu.

Interní audit je funkčně nezávislý a oddělený útvar od řídicích a výkonných struktur organizace. Průměrný roční přepočtený počet zaměstnanců, kteří vykonávali v roce 2020 interní audit, činil 14,342. Útvar interního auditu se zabývá objektivně ujišťovací a poradenskou činností zaměřenou na přidávání hodnoty, zdokonalování procesů uvnitř organizace, zlepšování účinnosti systému řízení rizik, řídicích a kontrolních procesů a řízení a správy organizace. Jeho nezávislost a objektivitu činností v rámci organizace stvrdil Výbor pro audit ve zprávě pro Radu pro veřejný dohled za období od 3. 5. 2019 do 20. 3. 2020.

Roční plán činnosti interního auditu na rok 2020, schválený Správní radou Správy železnic, reflektoval na:

- stanovené cíle Strategie odboru interního auditu a Střednědobého plánu interního auditu na roky 2020–2023,
- provedené hodnocení rizik napříč organizací,
- požadavky vrcholového managementu organizace,
- informace o stavu vnitřního kontrolního systému z provedených interních a externích kontrol a auditů.

Na základě Ročního plánu činnosti interního auditu na rok 2020 realizoval útvar interního auditu celkem 10 řádných a 8 následných

interních auditů napříč organizací s určením oblastí podle úrovně zbytkových rizik. Testování interního auditu na vybraném vzorku operací bylo obecně zaměřeno především na:

- posouzení úrovně souladu výkonu činností s legislativními a vnitřními předpisy,
- nastavení a správnost fungování řídicích a kontrolních mechanismů,
- posouzení potenciálního dopadu identifikovaných rizik na dodržování kritérií 3E v auditovaných činnostech organizace.

Řádnými interními audity byly konkrétně prověřeny oblasti fakturace za použití dráhy jízdy vlaku, realizace a zprovoznění traťové části ERTMS, uveřejňování smluv v registru smluv, sestav jízdního řádu, kvality realizovaných staveb; systému krizového řízení, BOZP; technického stavu infrastruktury v oblasti zabezpečovací techniky, kvality vedení účetnictví a nastavení procesů v HZS.

Následnými interními audity byl ověřen stav plnění přijatých nápravných opatření ke zjištěným nedostatkům z provedených řádných auditů v roce 2019 v oblastech odstavování železničních kolejových vozidel na kolejích Správy železnic; provozních aplikací provozuschopnosti dráhy; veřejných zakázek; prodejů, výkupů a pronájmu majetku; kontrolní činnosti technického

stavu železniční dopravní cesty; výlukové činnosti a systému požární ochrany.

V roce 2020 realizoval útvar interního auditu celkem 18 konzultačních zakázek na základě vzneseného požadavku generálního ředitele nebo vedoucích zaměstnanců odborných útvarů generálního ředitelství. Odbor interního auditu byl též přizván jako konzultant k provádění novelizace Příkazu GR ve věci digitalizace agend organizace a účastnil se činností souvisejících s plošnou revizí vnitřních předpisů organizace.

Výsledky provedených interních auditů a konzultací byly v souladu se stanovenými postupy vždy projednány s příslušnými náměstky generálního ředitele, potažmo vedoucími zaměstnanci auditovaných útvarů a následně byl s výsledky provedených zakázek formou manažerských shrnutí seznámen generální ředitel. Na základě identifikovaných 76 zjištění z provedených řádných auditů bylo stanoveno ze strany odboru interního auditu 73 doporučení, ke kterým byla vrcholovým managementem auditovaných útvarů přijata konkrétní adresná a termínovaná opatření. Jejich účinnost bude ověřena následnými interními audity v roce 2021. V rámci provedených následných auditů v roce 2020 bylo ověřeno 55 přijatých nápravných opatření ke zjištěným z vykonaných auditů v roce 2019. Přijatá nápravná opatření byla průběžně

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

Při výkonu činnosti interního auditu nebyla identifikována žádná závažná zjištění podle ustanovení § 22 odst. 6 zákona č. 320/2001 Sb., o finanční kontrole ve veřejné správě a o změně některých zákonů, ve znění pozdějších předpisů. Současně nebyl detekován žádný vysoký nebo velmi vysoký stupeň úrovně míry rizika korupčního nebo podvodného jednání. V rámci provedených auditů a konzultací nebyly ze strany interního auditu zjištěny žádné nedostatky s významným rizikem pro nakládání a hospodaření s veřejnými prostředky.

V souladu s Programem pro zabezpečení a zvyšování kvality interního auditu proběhlo interní hodnocení kvality interního auditu ve formě průběžného hodnocení v rámci provedených auditních zakázek formou sebehodnocení a hodnocení vedoucích zaměstnanců auditovaných útvarů a periodického (ročního) hodnocení, do kterého byl zapojen též generální ředitel a vedoucí zaměstnanci odboru interního auditu. Byl zahájen proces externího hodnocení kvality interního auditu.

Ředitel odboru interního auditu organizoval vzdělávání interních auditorů a koordinoval jejich účast na vzdělávacích akcích a odborných konferencích. Interní auditoři se tak nově zapojili do systému odborné certifikace a uznávání odbornosti interních auditorů ve veřejné správě Českého institutu interních auditorů a dosáhli prvního stupně certifikace.

Odbor interního auditu poskytoval v průběhu roku 2020 součinnost externí auditorské firmě za účelem provedení auditu účetních a finančních výkazů a roční účetní závěrky organizace za rok 2020 v rozsahu potřebném pro ověření účinnosti vnitřního kontrolního systému.

Odbor interního auditu se též zabýval pravidelnou činností související s evidencí a vyhodnocením závěrů z kontrol a auditů provedených externími kontrolními a auditními subjekty. Nově byl od 1. 1. 2020 pověřen vedením agendy hlášení závažných zjištění z vykonaných finančních kontrol a zpracováním souhrnné zprávy o výsledcích finančních kontrol za rok 2020 vůči MF. Ve čtvrtém čtvrtletí roku 2020 ukončil odbor interního auditu vedení agendy související s aktualizací a pravidelným vyhodnocováním úkolů stanovených Interním protikorupčním programem organizace, kterou předal nově jmenovanému compliance officerovi organizace.

ŘÍZENÍ RIZIK

Strategickým cílem Správy železnic je nastavit identifikovaná rizika na akceptovatelnou úroveň. To znamená včasné řešit vzniklé problémy a omezit dopady rizik na plnění záměrů a cílů organizace, výsledek jejího hospodaření, majetek a v neposlední řadě na zdraví a životy lidí.

Řízení rizik ve Správě železnic představuje soustavnou systematickou a metodickou činnost v rámci zavedeného vnitřního kontrolního systému, která je organizovaná na různých úrovních vedení organizace a ve specifických oblastech. Z důvodu co největší minimalizace vzniku rizik a jejich efektivního řízení je zaveden centralizovaný způsob řízení rizik, jehož koordinaci zastřešuje oddělení rizik na odboru interního auditu. Hlavním úkolem tohoto systému je včasná identifikace rizika na úrovni vlastníků rizik, provedení analýzy, vyhodnocení, stanovení účinných nápravných opatření a poskytování důležitých a včasných informací o rizicích vedení organizace.

Na základě provedené podrobné analýzy byl v roce 2020 vytvořen katalog rizik obsahující 120 sledovaných rizik, z nichž bylo následně vybráno 30 významných, která jsou vedení organizace čtvrtletně reportována. O stavu a vývoji všech katalogových rizik se podává roční zpráva. V rámci ročního hodnocení byl katalog rizik aktualizován. Výbor pro řízení rizik a generální ředitel Správy železnic odsouhlasili pro

následující období katalog, který je tvořen 118 riziky, z toho 32 významnými.

Během roku 2020 byl dodavatelem vyvíjen a zaměstnanci oddělení rizik testován informační systém pro zpracování centralizovaného způsobu řízení rizik, který bude komplexní a efektivní. Pro rok 2021 je počítáno zejména s dokončením informačního systému, spuštěním jeho ostré verze a zapojením všech účastníků řízení rizik do tohoto způsobu řízení.

V průběhu roku 2020 byla řízena rizika v následujících specifických oblastech:

PROVOZNÍ RIZIKA

Cílem řízení rizik v provozní oblasti je především zajistit bezpečný a bezporuchový provoz na ŽDC. V segmentu řízení provozu a provozuschopnosti jsou rizika minimalizována výběrem nových zaměstnanců s odpovídající fyzickou i psychickou zdravotní způsobilostí a prováděním výcviku a zkoušek stanovených pro jejich budoucí pracovní zařazení. U vybraných profesí jsou v pravidelných cyklech prováděna školení a vykonávány periodické zkoušky včetně ověřování fyzické a psychické zdravotní způsobilosti. Řízení rizik také zahrnuje tvorbu a neustálou údržbu systému vnitřních předpisů, které definují požadavky na jednotlivé součásti ŽDC a správné postupy při provádění činností na ŽDC. Při tvorbě vnitřních předpisů a jejich změn či úprav jsou plně uplatňovány přímo aplikovatelné dokumenty EU. Provádějí se pravidelně

prohlídky a měření, kterými se zjišťuje technický stav železniční infrastruktury. V případě mimořádných událostí jsou zjišťovány jejich příčiny a okolnosti, je stanovena odpovědnost za jejich vznik. Jsou navrhována a přijímána nápravná opatření k předcházení mimořádným událostem, včetně termínů realizace. Provedení nápravných opatření se následně kontroluje a dokumentuje. V případě prokázaného zavinění mimořádné události zaměstnancem jsou uplatňovány i relevantní sankce a náhrady škod. Škody způsobené cizím osobám jsou kryty pojištěním odpovědnosti.

FINANČNÍ RIZIKA

Ve finanční oblasti je Správa železnic vystavena riziku likvidity, dále úrokovému, měnovému a kreditnímu riziku. Vzhledem k tomu, že činnost organizace v oblasti modernizace, zajištění provozuschopnosti a provozování ŽDC je financována zejména z dotací, je likvidita v těchto oblastech řízena v návaznosti na příslušné dotační tituly pro předemtné fiskální období s důrazem na dodržování podmínek pro jejich čerpání a minimalizaci případných sankcí. V ostatních oblastech, financovaných především z tržeb, bylo v roce 2020 klíčovým nástrojem řízení likvidity průběžné sledování a regulace aktuálního vývoje cash flow. Dluhové portfolio Správy železnic bylo v roce 2020 tvořeno jedním úvěrem od EIB, který byl k 15. 12. 2020 řádně umořen, čímž došlo i k eliminaci příslušných rizik. Kreditní riziko, vyplývající z neschopnosti dlužníků hradit své závazky vůči Správě

železnic, je regulováno sledováním a vyhodnocováním stavu pohledávek a neprodleným řešením pohledávek po splatnosti s využitím všech zákonných možností. Postupy při sledování, vyhodnocování a vymáhání pohledávek jsou upraveny vnitřním předpisem, jehož dodržování je kontrolováno.

RIZIKA V OBLASTI INFORMAČNÍCH TECHNOLOGIÍ A KYBERNETICKÉ BEZPEČNOSTI

Mezi významná rizika v oblasti informačních technologií patří zneužití, poškození či ztráta dat a možné narušení funkčnosti důležitých informačních systémů. Tato rizika jsou eliminována mnoha různými opatřeními. Zejména se využívá řízená správa aplikací, serverů a sítí. Veškerá důležitá centrálně ukládaná data jsou pravidelně zálohována, je zajištěna aktualizovaná antivirová ochrana a probíhá průběžné testování jednotlivých stanic. Provádějí se pravidelné aktualizace operačních systémů a dochází k postupnému omezování nadbytečných přístupových oprávnění jednotlivých uživatelů.

V rámci aplikace zákona č. 181/2014 Sb., o kybernetické bezpečnosti, a naplnění podmínek ochrany informačních a komunikačních systémů kritické informační infrastruktury došlo v průběhu roku 2020 k periodické revizi identifikovaných aktiv a rizik. Výsledky revize byly zohledněny ve Zprávě o hodnocení aktiv a rizik a v Plánu zvládnání rizik a následně schváleny Výborem pro řízení kybernetické bezpečnosti na

jeho sedmém zasedání. Změny provedené v Plánu zvládnání rizik byly poté promítnuty do projektového záměru kybernetické bezpečnosti, který byl taktéž schválen v předloženém rozsahu. Dále došlo k aktualizaci seznamu významných dodavatelů. Mimo tyto zásadní kroky byly prováděny aktivity podle Plánu zvládnání rizik.

RIZIKA V OBLASTI LIDSKÝCH ZDROJŮ

Zájmy Správy železnic ohledně požadavků na budoucí zaměstnance jsou zajištěny prostřednictvím spolupráce se středními a vysokými školami včetně studentského programu Nádražák a také účasti v sektorové radě dopravy při tvorbě národní soustavy kvalifikací. V souladu s trvale aktualizovanou koncepcí řízení lidských zdrojů je analyzována věková struktura v klíčových profesích a probíhá příprava vybraných zaměstnanců za účelem zajištění možnosti nástupnictví na klíčových pozicích.

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

KORUPČNÍ RIZIKA

V minulých letech v zájmu minimalizace korupčních rizik, prevence a zajištění reakce na vzniklá podezření na korupci byl v organizaci zaveden protikorupční program

se systémem pravidelného každoročního vyhodnocování účinnosti, jehož součástí jsou Etický kodex Správy železnic (dále Etický kodex), katalog korupčních rizik a e-learningový kurz k interním protikorupčním opatřením. Výše uvedené protikorupční zásady zahrnoval vydaný Kodex compliance programu Správy železnic (dále Kodex compliance), který nabyl účinnosti 1. září 2020. V návaznosti na něj vydala Správa železnic Zásady boje proti nežádoucímu jednání, které jednoduchou formou popisují všem zaměstnancům podstatu boje organizace proti nežádoucímu chování. Shora uvedený Etický kodex, Kodex compliance a Zásady boje proti nežádoucímu jednání jsou tedy aktuálními, od sebe navzájem neodělitelnými dokumenty pro eliminaci nežádoucího chování, a to včetně korupce.

ZAMĚSTNANCI

K 1. 1. 2020 zaměstnávala Správa železnic 17 096 zaměstnanců pracujících ve 165 profesích a v 18 organizačních složkách působících v jednotlivých regionech ČR.

Po 17 letech existence, kdy organizace zahájila 1. 1. 2003 svoji činnost s pouhými 61 zaměstnanci, se stala jedním z největších zaměstnavatelů v ČR a vůbec největším v železniční dopravě.

V průběhu roku 2020 došlo k významné postupné změně organizační struktury Správy železnic, schválené Správním radou v 2. polovině roku 2019, jejímž cílem bylo optimální a efektivní nastavení jednotlivých procesů v organizaci. Nejprve k 1. 1. 2020 byla realizována změna organizační struktury Generálního ředitelství (transformace odboru strategie a odboru přípravy staveb, zřízení nového odboru mezinárodních vztahů a odboru projektování staveb).

S účinností od 1. 4. 2020 došlo ke změně organizační struktury většiny organizačních složek Správy železnic. Jednalo se o změny spočívající zejména v centralizaci ekonomiky, přípravě organizační struktury na převzetí činností správy telekomunikační infrastruktury, sloučení dvou správ železniční geodézie (Olomouc a Praha) do jedné organizační jednotky se sídlem v Praze, zrušení organizační jednotky Správa železniční energetiky (její činnosti převzala v regionu oblastní ředitelství, Centrum sdílených služeb a Generální ředitelství) a transformaci Centra sdílených služeb a Technické ústředny dopravní cesty, která se současně přejmenovala na Centrum telematiky a diagnostiky. Svůj název změnila

i organizační jednotka Hasičská záchranná služba, a to na Hasičský záchranný sbor. K 1. 4. 2020 se snížil počet organizačních složek na 16 – na Generální ředitelství a 15 organizačních jednotek.

Nadále pokračoval proces racionalizace a optimalizace související s předáváním investičních staveb do provozu, v jehož důsledku se snížil celkový počet zaměstnanců řízení provozu o 34 (tj. o 0,5 %). Evidenční počet zaměstnanců k 31. 12. 2020 se ve srovnání se stejným obdobím roku 2019 zvýšil o 140 zaměstnanců na 17 276 (Graf 7). Evidenční počet zaměstnanců k 31. 12. 2020 podle organizačních složek Správy železnic zobrazuje Graf 8. V průběhu roku 2020 bylo vyplaceno odstupné 240 zaměstnancům.

Průměrný přepočtený počet zaměstnanců na plně zaměstnané v roce 2020 činil 17 128,48 (meziroční zvýšení o 22,04 zaměstnance, tj. o 0,13 %).

Věková struktura zaměstnanců se meziročně sice výrazně nezměnila (Graf 9), k 31. 12. 2020 činil průměrný věk zaměstnance Správy železnic 48,23 roku, ale došlo ke změně v trendu jeho dosavadního zvyšování (meziroční snížení o 0,04 %).

Železniční doprava se řadí mezi tzv. mužsko-dominantní sektory. To potvrzuje nadále

převažující podíl mužů (Graf 10), který k 31. 12. 2020 činil nadále 72 % (meziročně se podíl mužů nezměnil).

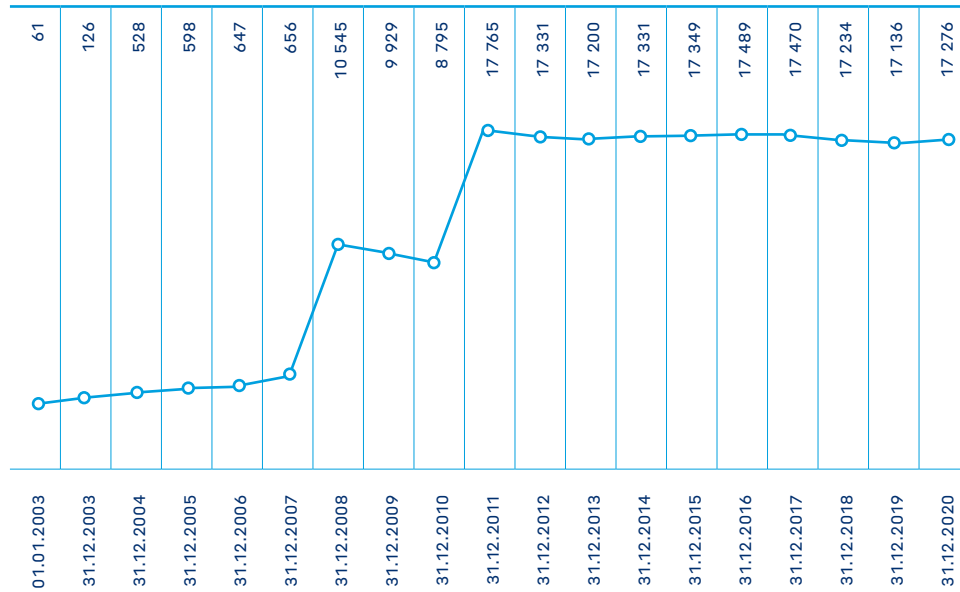
V roce 2020 se kvalifikační struktura zaměstnanců Správy železnic oproti roku 2019 výrazně nezměnila (Graf 11). Ve struktuře podle nejvyššího dosaženého vzdělání činí podíl zaměstnanců s neúplným, základním a středním vzděláním bez maturity celkem 29 % (meziroční pokles podílu o 1 %), podíl zaměstnanců se středním vzděláním s maturitou 56 % a podíl zaměstnanců s vyšším odborným vzděláním a s bakalářským, vysokoškolským či doktorským vzděláním celkem 15 % (meziroční zvýšení podílu o 1 %).

ODMĚŇOVÁNÍ A ZAMĚSTNANECKÉ VÝHODY

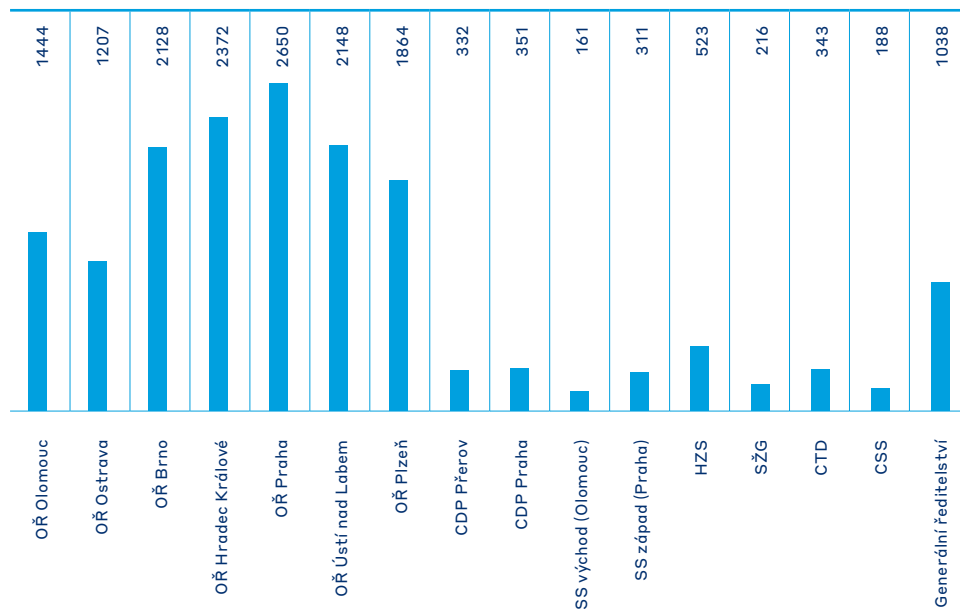
Principy odměňování a rozsah poskytování zaměstnaneckých výhod byly dohodnuty v platné Podnikové kolektivní smlouvě na rok 2020 a jejích přílohách.

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 2020 splnila. Okruh poskytovaných zaměstnaneckých

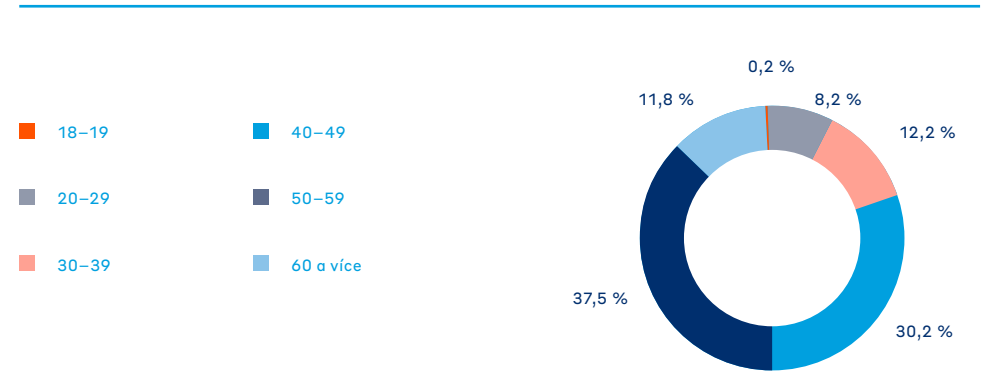
Graf 7 – Vývoj evidenčního počtu zaměstnanců Správy železnic v letech 2003–2020



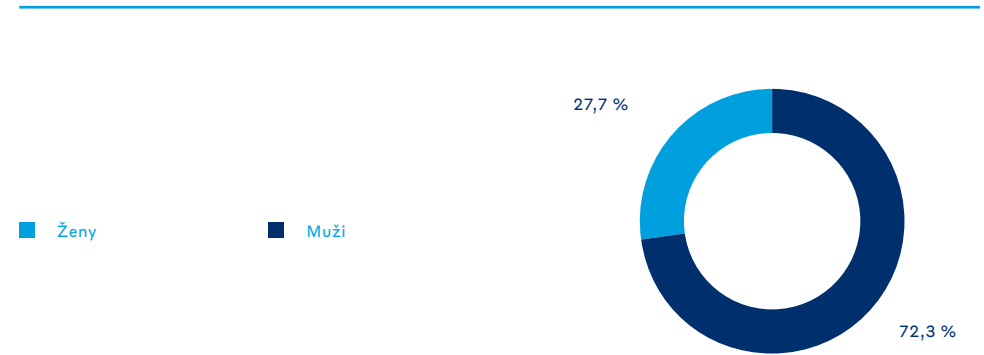
Graf 8 – Evidenční počet zaměstnanců podle organizačních složek k 31. 12. 2020



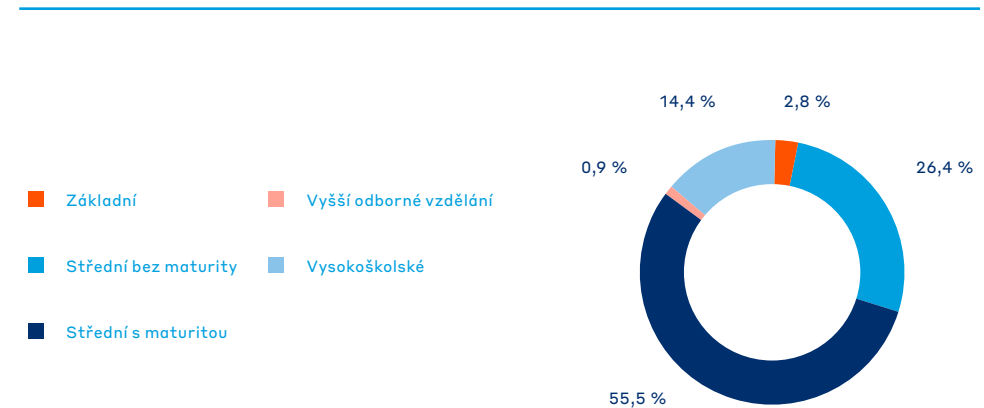
Graf 9 – Věková struktura zaměstnanců k 31. 12. 2020



Graf 10 – Genderová struktura zaměstnanců k 31. 12. 2020



Graf 11 – Struktura zaměstnanců podle nejvyššího dosaženého vzdělání k 31. 12. 2020



výhod, sloužících k posílení stabilizace a motivace zaměstnanců, zůstal v roce 2020 zachován, včetně poskytování příspěvku na dopravu. Kromě výhod v oblasti pracovní doby a dovolené zaměstnavatel například nadále zaměstnancům přispíval na penzijní spoření a životní pojištění. Zaměstnanci pracující určenou dobu ve fyzicky a psychicky náročných pracovních pozicích mají nárok na kondiční pobyty ve 4 sjednaných lázeňských zařízeních (Priessnitzovy lázně Jeseník, Lázně Darkov, Lázně Číž a Rajčkové Teplice). Rok 2020 byl i v této oblasti ovlivněn koronavirovou situací a 3. změnou Podnikové kolektivní smlouvy Správy železnic bylo umožněno čerpání doma. Celkem 739 zaměstnanců absolvovalo kondiční pobyt v uvedených lázeňských zařízeních, 1 632 zaměstnanců využilo alternativy ve formě domácího pobytu.

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

příslušníci mohli také využít rekreaci s příspěvkem zaměstnavatele.

V souladu se sjednanou podnikovou kolektivní smlouvou z důvodu doplnění počtu zaměstnanců v dlouhodobě nedostatkových profesích (elektromontér pevných trakčních a silnoproudých zařízení, návěsní technik, výpravčí a zaměstnanec s licencí strojvedoucího) pokračovalo poskytování náborového příspěvku zaměstnancům přijímaným na tyto pozice. Celkem byl v roce 2020 vyplacen náborový příspěvek 161 novým zaměstnancům.

SPOLUPRÁCE S ODBOROVÝMI ORGANIZACEMI

Prioritou sociální politiky Správy železnic je zachování sociálního smíru. Zaměstnavatel věnuje velkou pozornost spolupráci s odborovými organizacemi. Při Správě železnic jich působilo k 31. 12. 2020 devět, a to jak multiprofesních, tak zastupujících pouze profesní skupiny zaměstnanců. V průběhu roku 2020 se uskutečňovala pravidelná setkání zaměstnavatele se zástupci odborových organizací, v období vyhlášeného nouzového stavu většinou prostřednictvím aplikace MS Teams, v rámci kterých byly sociálním partnerům předávány a projednávány informace v souladu s platným zákoníkem práce a podnikovou kolektivní smlouvou. V průběhu roku 2020 byly sjednány 3 změny Podnikové kolektivní smlouvy – 1. změna byla sjednána 30. 1. 2020 v souvislosti se změnou názvu organizace

k 1. 1. 2020. Další uskutečněná kolektivní vyjednávání byla vedena v souvislosti s epidemiologickou situací, 5. 5. 2020 byla sjednána 2. změna a 18. 8. 2020 pak 3. změna Podnikové kolektivní smlouvy.

Dne 30. 6. 2020 bylo zahájeno kolektivní vyjednávání o nové Podnikové kolektivní smlouvě po 31. 12. 2020. Následně 23. 10. 2020 došlo k uzavření nové Podnikové kolektivní smlouvy na rok 2021 s těmito přílohami:

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

Souběžně s kolektivním vyjednáváním jednal zaměstnavatel s odborovými organizacemi o nové interní normě Katalog zaměstnání Správy železnic, který byl ve shodě se všemi odborovými organizacemi schválen generálním ředitelem 30. 11. 2020 s účinností od 1. 1. 2021.

SPOLUPRÁCE SE ŠKOLAMI

Správa železnic je odpovědná společnost jak vůči stávajícím, tak i potenciálním zaměstnancům z řad absolventů středních a vysokých škol. Víme, že klíčové činnosti

a aktivity naší organizace závisí na vysoce kvalifikovaných odbornících, které získáváme také díky úzké spolupráci se školami. V současné době spolupracujeme s 30 středními školami a 10 fakultami vysokých škol technických oborů (zejména elektrotechnických, stavebních a dopravních). Tento počet se každoročně aktualizuje v závislosti na vývoji jednotlivých studijních oborů a projektů na partnerských školách. Žákům středních a studentům vysokých škol nabízíme řadu projektů a programů pro podporu jejich studia. V nabídce jsou praxe, odborné exkurze, mentoring program, stáže, témata pro bakalářské a diplomové práce, přednášky, konference a v neposlední řadě příprava k odborným zkouškám. 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. Školám a jejich žákům a studentům jsme k dispozici nepřetržitě na studentském webu Správy železnic. Kromě toho s námi mohou komunikovat prostřednictvím speciální e-mailové schránky studenti@spravazeleznic.cz.

VZDĚLÁVÁNÍ

Oblast vzdělávání se vyvíjí v souladu se schválenými záměry Strategie řízení lidských zdrojů Správy železnic a v souladu se Vzdělávacím plánem Správy železnic. Rok 2020 byl prvním, kdy Správa železnic

zajišťovala dopravní část školení vlastními zaměstnanci. Vzdělávání na Správě železnic bylo významně ovlivněno pandemií COVID-19, kdy se velká část školení a vzdělávání převedla do on-line formy prostřednictvím e-learningové aplikace nebo do prostředí MS Teams.

PRACOVNĚLÉKAŘSKÉ SLUŽBY

Pracovnílékařské služby pro zaměstnance Správy železnic byly zajištěny prostřednictvím jejich smluvního poskytovatele a vyjma stanovených typů prohlídek (vstupní, pravidelné, mimořádné a výstupní) byly zaměřeny i na dohled na pracovištích v rámci prověrek BOZP. Uchazeči o zaměstnání a zaměstnanci Správy železnic navštěvovali lékaře pracovnílékařských služeb na celém území ČR, kde pro Správu železnic prostřednictvím smluvního poskytovatele zajišťovalo tyto služby přes 100 lékařů. S ohledem na epidemickou situaci v České republice v roce 2020 bylo rovněž možné (po dobu nouzového stavu) vstupní lékařskou prohlídku dočasně nahradit čestným prohlášením.

BOZP

Oblasti bezpečnosti a ochrany zdraví při práci (dále BOZP) je v podmínkách Správy železnic věnována velká pozornost. Činnosti v oblasti BOZP byly v roce 2020 zaměřeny zejména na odstranění závad zjištěných během prověrek BOZP a kontrol vykonaných zaměstnanci BOZP, příp. oblastního inspektorátu práce nebo orgánu ochrany veřej-

ného zdraví. Vlivem jarní epidemické situace došlo po dohodě s odborovými organizacemi o změně Podnikové kolektivní smlouvy k posunu termínu provedení prověrek BOZP na všech pracovištích Správy železnic na podzim 2020. Ačkoliv i toto období bylo ovlivněno řadou protiepidemických opatření, prověrky BOZP byly realizovány.

V průběhu roku 2020 docházelo k odstraňování zjištěných závad v oblasti BOZP, k modernizaci a rekonstrukci pracovišť. U starších pracovišť spočívaly úpravy zejména v rekonstrukcích hygienických zařízení a vybavení pracovišť klimatizačními jednotkami.

Správa železnic za rok 2020 eviduje celkem 460 pracovních úrazů. Z toho byl jeden smrtelný, 7 s hospitalizací delší než 5 dnů, 160 s pracovní neschopností delší než 3 kalendářní dny, 2 s pracovní neschopností do 3 kalendářních dnů a 290 bez pracovní neschopnosti.

V rámci zjišťování, zda nejsou zaměstnanci pod vlivem alkoholu nebo jiných návykových látek, bylo provedeno celkem 59 876 zkoušek.

V rámci preventivních opatření po vyhodnocení rizik práce zaměstnavatel objednal a uhradil svým zaměstnancům očkování:

Tab. 12 – Evidenční tabulka očkování

Vakcína	Popis	Počet očkovaných zaměstnanců	Počet spotřebovaných vakcín
FSME	Klíšťová encefalitida – kompletní očkování, plánované 3 dávky	627	1 396
FSME	Klíšťová encefalitida – přeočkování 1 dávka	212	212
TWINRIX	Žloutenka typu A + B – plánované 3 dávky	213	454
HAVRIX	Žloutenka typu A – 2 dávky	16	32
ENGERIX	Žloutenka typu B – 3 dávky	4	12



Prioritní cíle Správy železnic v rámci společenské odpovědnosti jsou transparentnost finančních transakcí, práce s lidskými zdroji, sociální odpovědnost, pomoc handicapovaným a trvalá udržitelnost.

TRANSPARENTNOST FINANČNÍCH TRANSAKČÍ

Správa železnic hospodaří s veřejnými prostředky, kterými jsou veřejné finance, věci, majetková práva a jiné majetkové hodnoty ve vlastnictví České republiky. Vedení organizace usiluje i za pomoci informačních a komunikačních technologií, aby její zaměstnanci vždy a za všech okolností jednali transparentně. Transparentnosti je mimo jiné dosaženo nastavením jednoduchých a srozumitelných postupů, které zaměstnance směřují a ukládají jim povinnosti při jejich rozhodování a zacházení se svěřenými prostředky, včetně nutnosti zajištění jasných dokladů o každé transakci. Tyto doklady jsou pak podkladem pro vnitřní kontrolní systém Správy železnic, který ve smyslu zákona o finanční kontrole zahrnuje řídicí kontrolu a interní audit. Všichni vedoucí zaměstnanci odpovídají v rámci vymezených povinností, pravomocí a odpovědností za fungování kontrolního systému ve Správě železnic s podmínkou zabezpečení hospodárnosti, účelnosti a efektivnosti prováděných činností.

Na vnitřní kontrolní systém organizace navazuje i kontrola veřejnosti. Správa železnic zveřejňuje uzavřené smlouvy a objednávky s dodavateli v hodnotě nad 50 tis. Kč v Registru smluv Ministerstva vnitra ČR a před jejich zveřejněním nelze

z důvodu ustanovení ve vzorových smlouvách dodavateli za jeho dodané plnění požadovanou částku uhradit. Správa železnic rovněž pravidelně měsíčně zasílá nadřízenému orgánu, kterým je MD, přehled uhrazených plateb dodatelům. Každý zaměstnanec, pokud zjistí, že je s veřejnými prostředky zacházeno neekonomicky, neefektivně a neúčelně či v rozporu s právními předpisy, má možnost oznámit tuto skutečnost generálnímu řediteli.

PRÁCE S LIDSKÝMI ZDROJI

Práci se zaměstnanci v rámci sociálních programů, adaptačního procesu a bezpečnosti a ochrany zdraví při práci naleznete v kapitole Lidské zdroje.

Každou firmu tvoří lidé, jejich hodnoty a schopnosti, proto se správně fungující společnost projevuje celkovou spokojeností, motivovaností a loajalitou zaměstnanců.

V naší organizaci máme vytvořený společný projekt Tým Správy železnic, který posiluje vzájemnou interakci a spolupráci uvnitř organizace a buduje pravidla odpovědné komunikace a systému vnitřní informovanosti. Zvyšuje spolupráci a propojenost mezi vedením a zaměstnanci, stejně jako odbornou vědomost a znalosti.

Vždy na konci roku je vyhlášeno Finále Týmu, kde se slavnostně potkají všichni výherci a ocenění a převezmou osobně ceny od vedení organizace. Účast na tomto setkání je pro každého vyznamenáním.

MIMOŘÁDNÉ ČINY A JEJICH OCENĚNÍ

Jedním z efektivních způsobů motivace zaměstnanců je celofiremní volba zaměstnanec roku, Nováček roku, zasloužilé kolegy zařazujeme do Sině slávy Správy železnic. Vyhlášením svých nejlepších zaměstnanců chce vedení organizace vyzdvihnout úspěchy těch, kteří v daném roce vynikli na profesním poli.

Odměňujeme také hrdiny mezi námi. Za záchranu života, zdraví a majetku uděluje generální ředitel Správy železnic ocenění Železničář roku. Každoročně se jedná o mimořádné skutky zaměstnanců, kteří nejsou lhostejní a svým jednáním pomáhají zabraňovat lidské životy a předcházet mimořádným událostem.

ETICKÝ KODEX – COMPLIANCE

1. září 2020 nabyl účinnosti Kodex compliance, který nahradil Interní protikorupční program SŽDC a další návazné dokumenty.

Na webových stránkách organizace je uveřejněn Kodex compliance, Zásady boje proti nežádoucímu jednání a Etický kodex. Etický kodex Správy železnic obsahuje základní hodnoty, principy a cíle, které státní organizace dodržuje při výkonu své činnosti. Respektování a dodržování zásad Etického kodexu Správy železnic, který je pro zaměstnance závazný, účinně zabráňuje nežádoucímu jednání.

Kodex compliance reflektuje doporučení uvedené v Rezortním interním protikorupčním programu MD z 12. 7. 2018 a Rámcovém rezortním interním protikorupčním programu Úřadu vlády České republiky z října 2018. Tento Kodex se však netýká jen korupčních trestných činů a protikorupčních opatření, nýbrž všech jednání a trestných činů, za jejichž spáchání může být Správa železnic trestně odpovědná, korupci nevyjímaje, nebo které se mohou negativně projevit v rámci firemní kultury Správy železnic (tj. také neetické a nemorální chování).

Nastavením pravidel a kontrolou dodržování jednotlivých ustanovení Kodexu compliance, společně s řádným prošetřením veškerých podání týkajících se neetického či nežádoucího jednání či podezření na toto jednání, je pověřen compliance officer.

POMÁHÁME HANDICAPOVANÝM

Zpřístupňování železničních stanic pro osoby s omezenou schopností pohybu či orientace je pro Správu železnic soustavně jednou

z nejvyšších priorit. Navzdory komplikovaným podmínkám se i v roce 2020 pracovalo na postupném navyšování míry bezbariérové přístupnosti stanic a zastávek.

Dále bylo ze strany Správy železnic zahájeno poskytování služby pomoci ve stanicích, která umožňuje cestujícím osobám s omezenou schopností pohybu či orientace pomoc v podobě doprovodu či rady, s možností jejího objednání v rámci systému jednotného tarifu. V úvodu roku 2020 byla tato pomoc poskytována v 327 lokalitách, jejich počet byl v září navýšen na 869 lokalit, ve kterých si je možné pomoc objednat.

Při rozvoji postupů a hledání řešení v této oblasti pokračuje nastavená úzká spolupráce s organizacemi zastupujícími osoby se zdravotním postižením. Společně se Sjednocenou organizací nevidomých a slabozrakých České republiky byla připravena aktualizace pravidel Orientačního systému pro osoby se sníženou schopností pohybu a orientace řešící specifika pro nevidomé a slabozraké.

Spolupracujeme s Národní radou zdravotně postižených při budování bezbariérových toalet, které jsou osazovány eurozámky. Při zajištění dohledu a stálé obsluhy na veřejných toaletách byl sestaven návod pro obsluhu, jak se chovat ke slabozrakým.

PREVENCE BEZPEČNOSTI

Cílem projektu Bezpečná železnice je podpořit prevenci a osvětu v oblasti bezpečnosti na

železnici, seznámit veřejnost se základními pravidly chování v jejím prostředí a současně upozornit na fatální následky nerespektování těchto pravidel. V rámci osvěty jsme natočili preventivně-bezpečnostní videa, která měla na sociálních sítích velký úspěch.

ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ

Oblast životního prostředí je regulována řadou evropských a národních právních předpisů. Jejich respektování přispívá k minimalizaci negativních vlivů na životní prostředí. Železniční doprava, resp. železnice jako taková, je považována za dopravní mód mající určitou environmentální konkurenční výhodu. Je však nezbytné pokračovat v další minimalizaci negativních dopadů na životní prostředí, jako jsou hluk, vibrace, prašnost a znečištění ovzduší, a také předcházet vzniku odpadů.

Do oblasti životního prostředí náleží také problematika ochrany přírody a krajiny nebo vodní hospodářství. S údržbou železničního svršku je úzce spjatá rovněž rostlinolékařská péče s vazbou na šetrnou aplikaci biocidů při využívání moderních metod selektivního postřiku železničního svršku.

V roce 2020 pokračovaly aktivity spojené s údržbou doprovodné zeleně. Probíhala eliminace často nepůvodních dřevin nízké ekologické i estetické hodnoty, které případným pádem do průjezdného průřezu tratě představují zvýšené bezpečnostní riziko pro dráhu a provoz na ní. Cílem Správy železnic

je preventivně zabránit mimořádným událostem vznikajícím v důsledku těchto jevů. Proto více zaměřuje svoji pozornost také na porosty na pozemcích cizích právních subjektů v ochranném pásmu dráhy. Vzhledem k tomu, že se jedná o rizikové úseky s opakujícími se pády stromů, je nezbytné přijmout opatření, která povedou k eliminaci ohrožení dráhy. K tomu byly novelou zákona o dráhách, účinnou od ledna 2020, nastaveny odpovídající podmínky a nástroje. Tyto změny byly následně zapracovány do aktualizovaného metodického pokynu pro údržbu stromové a odrazily se také v nově vytvořeném Akčním plánu pro údržbu stromové na železniční dopravní cestě.

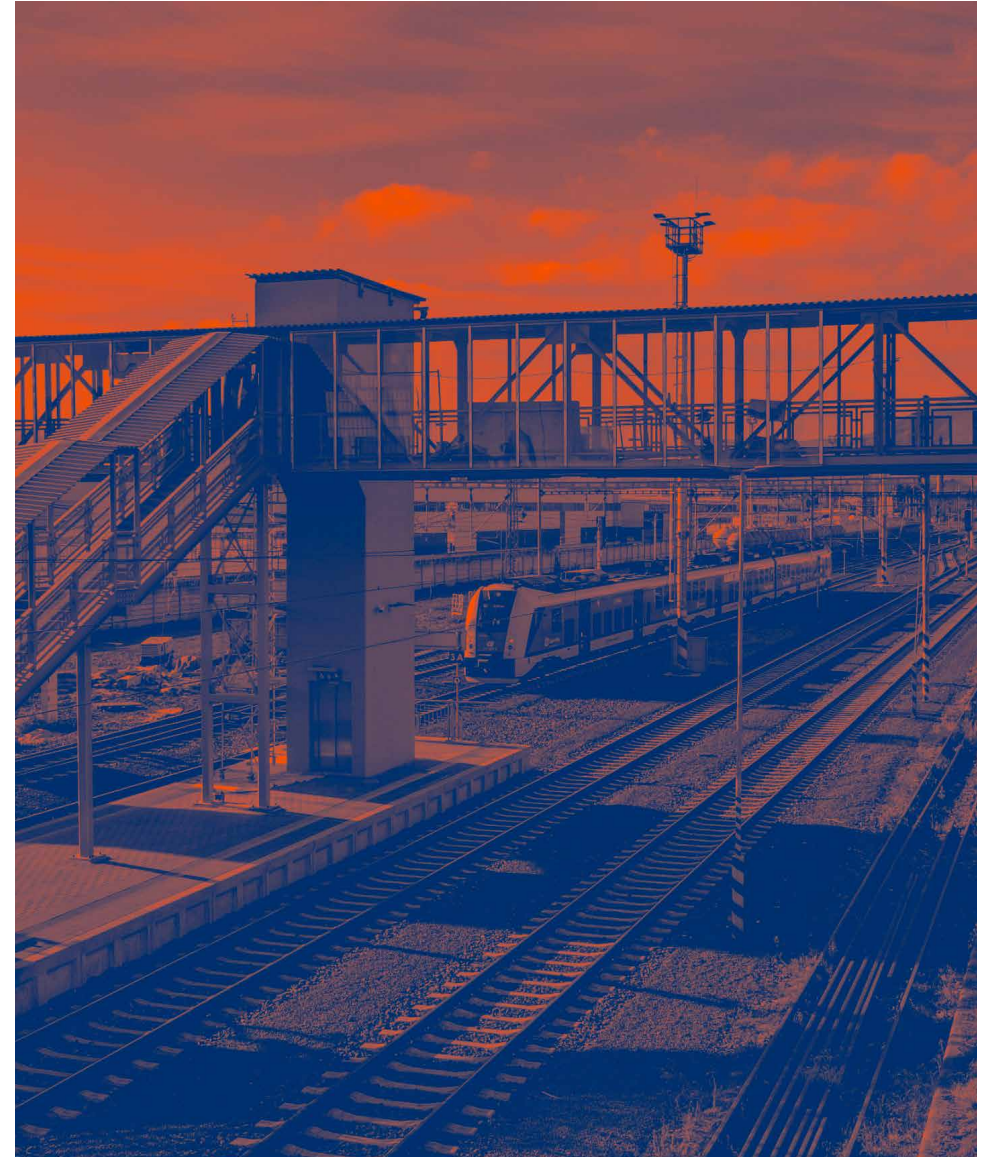
Koncem roku 2020 byl dokončen pilotní program v podobě studie sledování klimatických a povětrnostních jevů s vlivem na železniční dopravní cestu, který volně navazoval na projekt řešící metodiku a opatření efektivního přístupu k doprovodné zeleni. Cílem studie bylo popsat opatření k systémovému zajištění naplňování bezpečného a plynulého provozování dráhy s vazbou na předpovědi extrémních meteorologických jevů. V rámci pilotního projektu byl na vytipované trati Strakonice – Volary navržen systém vlastních monitorovacích meteorologických stanic a přenosu dat z nich, provozování takového systému by mělo dále upřesnit povětrnostní data v současnosti získávaná zejména z Českého hydrometeorologického ústavu.

Následné události

ZMĚNY V ORGÁNECH SPRÁVY ŽELEZNIC

Správní rada Správy železnic svým usnesením č. 5/2021 ze dne 12. 2. 2021 vzala na vědomí rezignaci Ing. Tomáše Čočka, Ph.D., na členství ve správní radě ke dni 31. 1. 2021.

Správní rada Správy železnic svým usnesením č. 10/2021 ze dne 26. 2. 2021 vzala na vědomí rezignaci Ing. Tomáše Čočka, Ph.D., na členství ve Výboru pro audit a Výboru pro strategii ke dni 28. 2. 2021.



Finanční část



Zpráva nezávislého auditora pro zakladatele organizace Správa železnic, státní organizace



KPMG Česká republika Audit, s. r. o.
Pobřežní 1a
186 00 Praha 8
Česká republika
+420 222 123 111
www.kpmg.cz

VÝROK AUDITORA

Provedli jsme audit přiložené účetní závěrky organizace Správa železnic, státní organizace (dále také „Organizace“) sestavené na základě českých účetních předpisů, která se skládá z rozvahy k 31. prosinci 2020, výkazu zisku a ztráty, přehledu o změnách vlastního kapitálu a přehledu o peněžních tocích za rok končící 31. prosincem 2020 a přílohy v účetní závěrce, která obsahuje popis použitých podstatných účetních metod a další vysvětlující informace. Údaje o Organizaci jsou uvedeny v bodě 1 přílohy v této účetní závěrce.

Podle našeho názoru přiložená účetní závěrka podává věrný a poctivý obraz aktiv a pasiv Organizace k 31. prosinci 2020 a nákladů a výnosů a výsledku jejího hospodaření a peněžních toků za rok končící 31. prosincem 2020 v souladu s českými účetními předpisy.

ZÁKLAD PRO VÝROK

Audit jsme provedli v souladu se zákonem o auditorech a standardy Komory auditorů České republiky pro audit, kterými jsou mezinárodní standardy pro audit (ISA) případně doplněné a upravené souvisejícími aplikačními doložkami. Naše odpovědnost stanovená těmito předpisy je podrobněji popsána v oddílu Odpovědnost auditora za audit účetní závěrky. V souladu se zákonem

o auditorech a Etickým kodexem přijatým Komorou auditorů České republiky jsme na Organizaci nezávislí a splnili jsme i další etické povinnosti vyplývající z uvedených předpisů. Domníváme se, že důkazní informace, které jsme shromáždili, poskytují dostatečný a vhodný základ pro vyjádření našeho výroku.

ZDŮRAZNĚNÍ SKUTEČNOSTI – ODDLUŽENÍ

Jak je uvedeno v bodech 3.14 a 4.12.2 přílohy v účetní závěrce, jsou převzaté dlouhodobé závazky vůči bankám hrazeny dle splátkových kalendářů Ministerstvem financí ČR. Po úhradě jsou přeúčtovány na jiné závazky vůči státu a jsou předmětem oddlužení. Čisté peněžní příjmy z činnosti Organizace nepostačují na úhradu těchto závazků, a proto je řešení jejich úhrady předmětem usnesení Vlády České republiky, kterým vláda stanovila postup promíjení závazků Organizace až do dob jejich umoření. Toto zdůraznění skutečnosti nepředstavuje výhradu.

OSTATNÍ INFORMACE

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

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

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

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

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

ODPOVĚDNOST GENERÁLNÍHO ŘEDITELE, SPRÁVNÍ RADY A VÝBORU PRO AUDIT ORGANIZACE ZA ÚČETNÍ ZÁVĚRKU

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

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

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

ODPOVĚDNOST AUDITORA ZA AUDIT ÚČETNÍ ZÁVĚRKY

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

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

- Identifikovat a vyhodnotit rizika významné (materiální) nesprávnosti účetní závěrky způsobené podvodem

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

- Seznámit se s vnitřním kontrolním systémem Organizace relevantním pro audit v takovém rozsahu, abychom mohli navrhnout auditorské postupy vhodné s ohledem na dané okolnosti, nikoli abychom mohli vyjádřit názor na účinnost jejího vnitřního kontrolního systému.
- Posoudit vhodnost použitých účetních pravidel, přiměřenost provedených účetních odhadů a informace, které v této souvislosti generální ředitel Organizace uvedl v příloze v účetní závěrce.
- Posoudit vhodnost použití předpokladu nepřetržitého trvání při sestavení účetní závěrky generálním ředitelem a to, zda s ohledem na shromážděné důkazní informace existuje významná (materiální) nejistota vyplývající

z událostí nebo podmínek, které mohou významně zpochybnit schopnost Organizace nepřetržitě trvat. Jestliže dojdeme k závěru, že taková významná (materiální) nejistota existuje, je naší povinností upozornit v naší zprávě na informace uvedené v této souvislosti v příloze v účetní závěrce, a pokud tyto informace nejsou dostatečné, vyjádřit modifikovaný výrok. Naše závěry týkající se schopnosti Organizace nepřetržitě trvat vycházejí z důkazních informací, které jsme získali do data naší zprávy. Nicméně budoucí události nebo podmínky mohou vést k tomu, že Organizace ztratí schopnost nepřetržitě trvat.

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

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

STATUTÁRNÍ AUDITOR ODPOVĚDNÝ ZA ZAKÁZKU

Ing. Karel Charvát je statutárním auditorem odpovědným za audit účetní závěrky organizace Správa železnic, státní organizace k 31. prosinci 2020, na jehož základě byla zpracována tato zpráva nezávislého auditora.

V Praze, dne 26. března 2021

KPMG Česká republika Audit, s.r.o.
Evidenční číslo 71

Ing. Karel Charvát
Partner
Evidenční číslo 2032

v plném rozsahu k 31. prosinci 2020 (v tisících Kč)

Označ.	AKTIVA	Řád.	Běžné účetní období			Minulé účetní období
			Brutto	Korekce	Netto	Netto
	AKTIVA CELKEM	1	184 593 350	-121 984 691	62 608 659	63 610 779
B.	Stálá aktiva	2	176 168 225	-121 603 470	54 564 755	57 103 510
B.I.	Dlouhodobý nehmotný majetek	3	1 251 013	-1 048 432	202 581	218 940
B.I.2.	Ocenitelná práva	4	1 188 889	-1 043 746	145 143	162 621
B.I.2.1.	Software	5	1 186 999	-1 043 300	143 699	160 862
B.I.2.2.	Ostatní ocenitelná práva	6	1 890	-446	1 444	1 759
B.I.4.	Ostatní dlouhodobý nehmotný majetek	7	4 686	-4 686		
B.I.5.	Poskytnuté zálohy na dlouhodobý nehmotný majetek a nedokončený dlouhodobý nehmotný majetek	8	57 438		57 438	56 319
B.I.5.1.	Poskytnuté zálohy na dlouhodobý nehmotný majetek	9	130		130	152
B.I.5.2.	Nedokončený dlouhodobý nehmotný majetek	10	57 308		57 308	56 167
B.II.	Dlouhodobý hmotný majetek	11	174 917 212	-120 555 038	54 362 174	56 884 570
B.II.1.	Pozemky a stavby	12	142 321 907	-96 348 208	45 973 699	48 460 238
B.II.1.1.	Pozemky	13	6 785 402	- 23 146	6 762 256	6 777 831
B.II.1.2.	Stavby	14	135 536 505	-96 325 062	39 211 443	41 682 407
B.II.2.	Hmotné movité věci a jejich soubory	15	20 074 292	-17 235 713	2 838 579	3 299 668
B.II.3.	Oceňovací rozdíl k nabytému majetku	16	8 443 268	-6 907 526	1 535 742	2 098 626
B.II.4.	Ostatní dlouhodobý hmotný majetek	17	4 468	-1 607	2 861	2 961
B.II.4.3.	Jiný dlouhodobý hmotný majetek	18	4 468	-1 607	2 861	2 961
B.II.5.	Poskytnuté zálohy na dlouhodobý hmotný majetek a nedokončený dlouhodobý hmotný majetek	19	4 073 277	-61 984	4 011 293	3 023 077
B.II.5.1.	Poskytnuté zálohy na dlouhodobý hmotný majetek	20	387 100		387 100	297 644
B.II.5.2.	Nedokončený dlouhodobý hmotný majetek	21	3 686 177	-61 984	3 624 193	2 725 433

[pokračování »](#)

Označ.	AKTIVA	Řád.	Běžné účetní období			Minulé účetní období	
			Brutto	Korekce	Netto	Netto	
C.	Oběžná aktiva	22	8 391 639	-381 221	8 010 418	6 443 193	
C.I.	Zásoby	23	641 551	-11 548	630 003	547 700	
C.I.1.	Materiál	24	641 550	-11 548	630 002	546 698	
C.I.2.	Nedokončená výroba a polotovary	25				1 000	
C.I.3.	Výrobky a zboží	26	1		1	2	
C.I.3.2.	Zboží	27	1		1	2	
C.I.5.	Poskytnuté zálohy na zásoby	28					
C.II.	Pohledávky	29	2 620 599	-369 673	2 250 926	2 105 563	
C.II.1.	Dlouhodobé pohledávky	30	1 434		1 434	1 210	
C.II.1.1.	Pohledávky z obchodních vztahů	31	204		204		
C.II.1.5.	Pohledávky – ostatní	32	1 230		1 230	1 210	
C.II.1.5.2.	Dlouhodobé poskytnuté zálohy	33	1 205		1 205	1 089	
C.II.1.5.4.	Jiné pohledávky	34	25		25	121	
C.II.2.	Krátkodobé pohledávky	35	2 619 165	-369 673	2 249 492	2 104 353	
C.II.2.1.	Pohledávky z obchodních vztahů	36	1 685 841	-355 407	1 330 434	1 240 695	
C.II.2.4.	Pohledávky – ostatní	37	933 324	-14 266	919 058	863 658	
C.II.2.4.3.	Stát – daňové pohledávky	38	440 326		440 326	243 502	
C.II.2.4.4.	Krátkodobé poskytnuté zálohy	39	116 709		116 709	209 103	
C.II.2.4.5.	Dohadné účty aktivní	40	329 325		329 325	378 479	
C.II.2.4.6.	Jiné pohledávky	41	46 964	-14 266	32 698	32 574	
C.IV.	Peněžní prostředky	42	5 129 489		5 129 489	3 789 930	
C.IV.1.	Peněžní prostředky v pokladně	43	2 816		2 816	3 241	
C.IV.2.	Peněžní prostředky na účtech	44	5 126 673		5 126 673	3 786 689	
D.	Časové rozlišení aktiv	45	33 486		33 486	64 076	
D.1.	Náklady příštích období	46	27 763		27 763	60 422	
D.3.	Příjmy příštích období	47	5 723		5 723	3 654	

v plném rozsahu k 31. prosinci 2020 (v tisících Kč)

Označ.	PASIVA	řád.	Běžné účetní období	Minulé účetní období
	PASIVA CELKEM	48	62 608 659	63 610 779
A.	Vlastní kapitál	49	51 051 588	52 365 096
A.I.	Základní kapitál	50	57 384 330	57 367 174
A.I.1.	Základní kapitál	51	57 384 330	57 367 174
A.II.	Ážio a kapitálové fondy	52	860 821	1 013 355
A.II.2.	Kapitálové fondy	53	860 821	1 013 355
A.II.2.1.	Ostatní kapitálové fondy	54	860 821	1 013 355
A.III.	Fondy ze zisku	55	70 909	2 724
A.III.2.	Statutární a ostatní fondy	56	70 909	2 724
A.IV.	Výsledek hospodaření minulých let (+/-)	57	-6 018 158	-4 939 668
A.IV.1.	Nerozdělený zisk nebo neuhrazená ztráta minulých let (+/-)	58	-5 855 789	-4 777 299
A.IV.2.	Jiný výsledek hospodaření minulých let (+/-)	59	-162 369	-162 369
A.V.	Výsledek hospodaření běžného účetního období (+/-)	60	-1 246 314	-1 078 489
B.+C.	Cizí zdroje	61	11 446 153	10 983 774
B.	Rezervy	62	1 045 080	1 018 971
B.4.	Ostatní rezervy	63	1 045 080	1 018 971

[pokračování »](#)

Označ.	PASIVA	řád.	Běžné účetní období	Minulé účetní období
C.	Závazky	64	10 401 073	9 964 803
C.I.	Dlouhodobé závazky	65	3 115 338	5 390 880
C.I.2.	Závazky k úvěrovým institucím	66		290 400
C.I.4.	Závazky z obchodních vztahů	67	68 708	66 252
C.I.8.	Odložený daňový závazek	68	3 046 626	3 451 327
C.I.9.	Závazky – ostatní	69	4	1 582 901
C.I.9.3.	Jiné závazky	70	4	1 582 901
C.II.	Krátkodobé závazky	71	7 285 735	4 573 923
C.II.3.	Krátkodobé přijaté zálohy	72	316 484	334 797
C.II.4.	Závazky z obchodních vztahů	73	3 383 273	2 318 503
C.II.8.	Závazky ostatní	74	3 585 978	1 920 623
C.II.8.3.	Závazky k zaměstnancům	75	678 356	561 919
C.II.8.4.	Závazky ze sociálního zabezpečení a zdravotního pojištění	76	379 345	308 232
C.II.8.5.	Stát – daňové závazky a dotace	77	845 122	551 519
C.II.8.6.	Dohadné účty pasivní	78	371 059	498 842
C.II.8.7.	Jiné závazky	79	1 312 096	111
D.	Časové rozlišení pasiv	80	110 918	261 909
D.1.	Výdaje příštích období	81	94 393	244 914
D.2.	Výnosy příštích období	82	16 525	16 995

Výkaz zisku a ztráty

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

Identifikační číslo:
709 94 234

druhové členění za rok končící 31. prosincem 2020 (v tisících Kč)

Označ.	VÝKAZ ZISKU A ZTRÁTY	řád.	Běžné účetní období	Minulé účetní období
I.	Tržby z prodeje výrobků a služeb	1	7 546 587	8 316 808
II.	Tržby za prodej zboží	2	2	1
A.	Výkonová spotřeba	3	21 165 951	18 979 710
A.1.	Náklady vynaložené na prodané zboží	4		1
A.2.	Spotřeba materiálu a energie	5	6 625 601	5 946 551
A.3.	Služby	6	14 540 350	13 033 158
B.	Změna stavu zásob vlastní činnosti (+/-)	7	1 000	-1 000
C.	Aktivace (-)	8	-1 302 552	-658 454
D.	Osobní náklady	9	12 225 115	11 387 186
D.1.	Mzdové náklady	10	8 739 689	8 110 677
D.2.	Náklady na sociální zabezpečení, zdravotní pojištění a ostatní náklady	11	3 485 426	3 276 509
D.2.1.	Náklady na sociální zabezpečení a zdravotní pojištění	12	2 934 599	2 740 280
D.2.2.	Ostatní náklady	13	550 827	536 229
E.	Úpravy hodnot v provozní oblasti	14	4 016 892	4 141 355
E.1.	Úpravy hodnot dlouhodobého nehmotného a hmotného majetku	15	4 007 240	4 134 088
E.1.1.	Úpravy hodnot dlouhodobého nehmotného a hmotného majetku – trvalé	16	4 023 685	4 098 983
E.1.2.	Úpravy hodnot dlouhodobého nehmotného a hmotného majetku – dočasné	17	-16 445	35 105
E.2.	Úpravy hodnot zásob	18	-886	-1 124
E.3.	Úpravy hodnot pohledávek	19	10 538	8 391

[pokračování »](#)

Označ.	VÝKAZ ZISKU A ZTRÁTY	Řád.	Běžné účetní období	Minulé účetní období
III.	Ostatní provozní výnosy	20	27 682 506	25 869 196
III.1.	Tržby z prodaného dlouhodobého majetku	21	38 665	40 125
III.2.	Tržby z prodaného materiálu	22	223 372	278 858
III.3.	Jiné provozní výnosy	23	27 420 469	25 550 213
F.	Ostatní provozní náklady	24	748 814	1 058 532
F.1.	Zůstatková cena prodaného dlouhodobého majetku	25	7 042	6 841
F.2.	Prodaný materiál	26	223 081	278 845
F.3.	Daně a poplatky	27	31 404	565 275
F.4.	Rezervy v provozní oblasti a komplexní náklady příštích období	28	26 109	-1 223 452
F.5.	Jiné provozní náklady	29	461 178	1 431 023
*	Provozní výsledek hospodaření (+/-)	30	-1 626 125	-721 324
VI.	Výnosové úroky a podobné výnosy	31		
VI.2.	Ostatní výnosové úroky a podobné výnosy	32		
J.	Nákladové úroky a podobné náklady	33	10 132	23 343
J.2.	Ostatní nákladové úroky a podobné náklady	34	10 132	23 343
VII.	Ostatní finanční výnosy	35	15 917	20 534
K.	Ostatní finanční náklady	36	30 675	9 617
*	Finanční výsledek hospodaření	37	-24 890	-12 426
**	Výsledek hospodaření před zdaněním (+/-)	38	-1 651 015	-733 750
L	Daň z příjmů	39	-404 701	344 739
L.2.	Daň z příjmů odložená (+/-)	40	-404 701	344 739
**	Výsledek hospodaření po zdanění (+/-)	41	-1 246 314	-1 078 489
***	Výsledek hospodaření za účetní období (+/-)	42	-1 246 314	-1 078 489
*	Čistý obrat za účetní období = I. + II. + III. + IV. + V. + VI. + VII.	43	35 245 012	34 206 539

Přehled o změnách vlastního kapitálu

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

Identifikační číslo:
709 94 234

za rok končící 31. prosincem 2020 (v tisících Kč)

	Základní kapitál	Ostatní kapitálové fondy	Fond kulturních a sociálních potřeb	Nerozdělený zisk nebo neuhrazená ztráta minulých let (+/-)	Jiný výsledek hospodaření minulých let	Výsledek hospodaření běžného účetního období	Celkem
Zůstatek k 1. 1. 2020	57 367 174	1 013 355	2 724	-4 777 299	-162 369	-1 078 489	52 365 096
Převod výsledku hospodaření	--	--	--	-1 078 489	--	1 078 489	--
Inventarizační nálezy majetku a ostatní převody	--	63	--	--	--	--	63
Bezúplatné převody majetku a ostatní převody	31 277	18 856	--	--	--	--	50 133
Privatizovaný majetek a restituce	-14 121	--	--	--	--	--	-14 121
Čerpání fondu kulturních a sociálních potřeb	--	--	-103 267	--	--	--	-103 267
Tvorba fondu kulturních a sociálních potřeb	--	-171 453	171 453	--	--	--	--
Zaokrouhlení	--	--	-1	-1	--	--	-2
Výsledek hospodaření za běžný rok	--	--	--	--	--	-1 246 314	-1 246 314
Zůstatek k 31. 12. 2020	57 384 330	860 821	70 909	-5 855 789	-162 369	-1 246 314	51 051 588
Zůstatek k 1. 1. 2019	57 362 715	1 151 107	--	-4 248 142	-155 027	-529 155	53 581 498
Převod výsledku hospodaření	--	--	--	-529 155	--	529 155	--
Inventarizační nálezy majetku a ostatní převody	--	55	--	--	--	--	55
Bezúplatné převody majetku a ostatní převody	5 223	9 950	--	--	--	--	15 173
Privatizovaný majetek a restituce	-764	--	--	--	--	--	-764
Čerpání fondu kulturních a sociálních potřeb	--	--	-145 033	--	--	--	-145 033
Tvorba fondu kulturních a sociálních potřeb	--	-147 757	147 757	--	--	--	--
Jiný výsledek hospodaření	--	--	--	--	-7 342	--	-7 342
Zaokrouhlení	--	--	--	-2	--	--	-2
Výsledek hospodaření za běžný rok	--	--	--	--	--	-1 078 489	-1 078 489
Zůstatek k 31. 12. 2019	57 367 174	1 013 355	2 724	-4 777 299	-162 369	-1 078 489	52 365 096

Přehled o peněžních tocích

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

Identifikační číslo:
709 94 234

za rok končící 31. prosincem 2020 (v tisících Kč)

	Běžné účetní období	Minulé účetní období
P.		
Stav peněžních prostředků a peněžních ekvivalentů na začátku účetního období	3 789 930	2 599 578
Peněžní toky z hlavní výdělečné činnosti		
Z:		
Účetní zisk nebo ztráta z běžné činnosti před zdaněním	-1 651 015	-733 750
A.1.		
Úpravy o nepeněžní operace	-20 184 743	-20 684 410
A.1.1.		
Odpisy stálých aktiv s výjimkou zůstatkové ceny prodaných stálých aktiv a dále umořování oceňovacího rozdílu k nabytému majetku a goodwillu	4 023 685	4 098 983
A.1.2.		
Změna stavu	-24 208 428	-24 783 393
A.1.2.1.		
Změna stavu opravných položek, rezerv	19 316	-1 181 080
A.1.3.		
Zisk(-) ztráta(+) z prodeje stálých aktiv	-31 624	-33 284
A.1.4.		
Vyúčtované nákladové a výnosové úroky	10 132	23 343
A.1.5.		
Zúčtování provozních dotací	-23 754 819	-23 707 919
A.1.6.		
Prominutí závazků za státem	-583 822	0
A.1.7.		
Případné úpravy o ostatní nepeněžní operace	132 389	115 547
A.*		
Čistý peněžní tok z provozní činnosti před zdaněním, změnami pracovního kapitálu, finančními a mimořádnými položkami	-21 835 758	-21 418 160
A.2.		
Změna potřeby pracovního kapitálu	783 475	368 437
A.2.1.		
Změna stavu pohledávek z provozní činnosti, aktivních účtů dohadných a časového rozlišení	-125 280	-179 325
A.2.2.		
Změna stavu kr. závazků z provozní činnosti, pasivních účtů dohadných a časového rozlišení	990 173	632 723
A.2.3.		
Změna stavu zásob	-81 418	-84 961
A.**		
A.** Čistý peněžní tok z provozní činnosti před zdaněním, finančními a mimořádnými položkami	-21 052 283	-21 049 723

[pokračování »](#)

		Běžné účetní období	Minulé účetní období
A.3.	Zaplacené úroky s výjimkou kapitalizovaných úroků	0	0
A.4.	Přijaté úroky	0	0
A.5.	Přijaté provozní dotace	23 749 566	23 551 368
A.***	Čistý peněžní tok z provozní činnosti	2 697 283	2 501 645
	<i>Peněžní toky z investiční činnosti</i>		
B.1.	Nabytí stálých aktiv	-29 271 756	-20 353 693
B.1.1.	Nabytí dlouhodobého hmotného majetku	-1 454 207	-654 060
B.1.2.	Nabytí dlouhodobého nehmotného majetku	-101 284	-125 002
B.1.3.	Nabytí dlouhodobého hmotného majetku z investičních dotací	-27 716 265	-19 574 631
B.2.	Příjmy z prodeje stálých aktiv	38 665	40 125
B.2.1.	Příjmy z prodeje dlouhodobého hmotného a nehmotného majetku	38 665	40 125
B.3.	Přijaté investiční dotace	27 978 634	19 138 419
B.***	Čistý peněžní tok vztahující se k investiční činnosti	-1 254 457	-1 175 149
	<i>Peněžní toky z finančních činností</i>		
C.1.	Změna stavu dlouhodobých, popř. krátkodobých závazků z finanční oblasti	0	0
C.2.	Dopady změn vlastního kapitálu na peněžní prostředky	-103 267	-136 144
C.2.1.	Platby z fondů tvořených ze zisku	-103 267	-136 144
C.***	Čistý peněžní tok vztahující se k finanční činnosti	-103 267	-136 144
F.	Čisté zvýšení nebo snížení peněžních prostředků	1 339 559	1 190 352
R.	Stav peněžních prostředků a peněžních ekvivalentů na konci účetního období	5 129 489	3 789 930

Příloha v účetní závěrce

k 31. prosinci 2020



120	1. Obecné informace	146	4.11 KRÁTKODOBÉ ZÁVAZKY
120	1.1 OBECNÉ INFORMACE	148	4.12 BANKOVNÍ ÚVĚRY A VÝPOMOCI
120	1.2 PŘEDMĚT ČINNOSTI	150	4.13 VÝDAJE PŘÍŠTÍCH OBDOBÍ
121	1.3 ORGANIZAČNÍ STRUKTURA A ORGÁNY SPRÁVY ŽELEZNIC	150	4.14 TRŽBY ZA PRODEJ VLASTNÍCH VÝROBKŮ A SLUŽEB
123	1.4 ZMĚNA V NÁZVU SPOLEČNOSTI	150	4.15 SPOTŘEBA MATERIÁLU A ENERGIÍ
126	2. Účetní metody a obecné účetní zásady	152	4.16 NÁKUP SLUŽEB
126	3. Přehled významných účetních metod a postupů	152	4.17 JINÉ PROVOZNÍ VÝNOSY
126	3.1 DLOUHODOBÝ HMOTNÝ A NEHMOTNÝ MAJETEK	154	4.18 JINÉ PROVOZNÍ NÁKLADY
128	3.2 ZÁSOBY	154	4.19 OSTATNÍ FINANČNÍ VÝNOSY
128	3.3 POHLEDÁVKY	156	4.20 OSTATNÍ FINANČNÍ NÁKLADY
129	3.4 VLASTNÍ KAPITÁL	156	5. Zaměstnanci, vedení organizace a statutární orgány
129	3.5 REZERVY	156	5.1 OSOBNÍ NÁKLADY A POČET ZAMĚSTNANCŮ
130	3.6 ZÁVAZKY	156	5.2 POSKYTNUTÉ PŮJČKY, ÚVĚRY ČI OSTATNÍ PLNĚNÍ
130	3.7 ÚVĚRY A DLOUHODOBÉ ZÁVAZKY	158	6. Podmíněné a další neuvedené závazky v účetnictví
130	3.8 TRANSAKCE V CIZÍCH MĚNÁCH	158	6.1 ZÁVAZKY NEZAHRNUTÉ V ROZVAZE
131	3.9 DAŇ Z PŘÍJMŮ	158	6.2 SOUDNÍ SPORY
131	3.10 DOTACE	158	6.3 MAJETKOPRÁVNÍ VZTAHY
132	3.11 VÝNOSY	161	6.4 BUDOUCÍ ZÁVAZKY Z KORIDOROVÉ VÝSTAVBY
132	3.12 POUŽITÍ ODHADŮ	161	7. Další informace
132	3.13 ZMĚNY V ÚČETNÍCH METODÁCH	162	7.1 VZNIK ORGANIZACE
132	3.14 ODDLUŽENÍ	162	7.2 VÝZNAMNÉ FAKTORY OVLIVŇUJÍCÍ ČINNOST SPRÁVY ŽELEZNIC
133	3.15 PRIVATIZACE	162	7.3 VZTAHY S VÝZNAMNÝMI ODBĚRATELI ČD A ČD CARGO
133	3.16 PRODEJ MAJETKU	164	7.4 PRIVATIZACE
133	3.17 PRONÁJEM MAJETKU	164	7.5 PRODEJ MAJETKU
134	4. Doplnující údaje k rozvaze a výkazu zisku a ztráty	166	7.6 PRONÁJEM MAJETKU
134	4.1 DLOUHODOBÝ NEHMOTNÝ MAJETEK	166	7.7 PŘEHLED O PENĚŽNÍCH TOCÍCH
136	4.2 DLOUHODOBÝ HMOTNÝ MAJETEK	166	7.8 PANDEMIE COVID-19
142	4.3 ZÁSOBY	167	8. Události po datu účetní závěrky a výborech správy železnic
142	4.4 KRÁTKODOBÉ POHLEDÁVKY	167	8.1 ZMĚNA V ORGÁNECH A VÝBORECH SPRÁVY ŽELEZNIC
142	4.5 DOHADNÉ ÚČTY AKTIVNÍ		
143	4.6 PENĚŽNÍ PROSTŘEDKY		
144	4.7 NÁKLADY PŘÍŠTÍCH OBDOBÍ		
144	4.8 VLASTNÍ KAPITÁL		
144	4.9 REZERVY		
145	4.10 DLOUHODOBÉ ZÁVAZKY		

1. Obecné informace

1.1 OBECNÉ INFORMACE

Správa železnic, státní organizace (dále Správa železnic) vznikla na základě zákona č. 77/2002 Sb., (dále zákon o transformaci) ke dni 1. 1. 2003 s názvem Správa železniční dopravní cesty, státní organizace (dále SŽDC) jako jeden ze dvou právních nástupců společnosti České dráhy, státní organizace (dále ČD, s. o.).

Ke dni 1. 1. 2003 byl vznik zapsán do obchodního rejstříku Městského soudu v Praze, oddíl A, vložka 48384. Od 1. 1. 2020 účinností zákona č. 367/2019 nese společnost nový název, kterým je „Správa železnic, státní organizace“.

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

Zakladatelem Správy železnic je Česká republika (výkonem funkce zakladatele je pověřeno Ministerstvo dopravy ČR (dále MD)). Nadřízeným orgánem ve věci vyřizování opravných prostředků proti rozhodnutí Správy železnic je MD. Funkci zakladatele vykonává MD i vůči společnosti České dráhy, a.s., (dále ČD) a ČD Cargo, a.s., (dále ČD Cargo). Správa železnic má se společností ČD a jejími dceřinými společnostmi řadu obchodních vztahů, z nich nejvýznamnější jsou uvedeny v bodě 7.3.

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

Účetní závěrka společnosti za rok 2020 je sestavena ke dni 31. 12. 2020.

Příloha je zpracována za účetní období počínající 1. 1. 2020 a končící dnem 31. 12. 2020 s uvedením významných událostí po tomto datu a dále s uvedením významných změn od data vzniku společnosti.

1.2 PŘEDMĚT ČINNOSTI

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

Správa železnic zajišťovala provozování železniční dopravní cesty po celý rok 2020 vlastními kapacitami.

Správa železnic poskytuje železniční dopravní cestu k užívání dopravcům. Výnosy z tohoto užívání jsou realizovány z převážné části od hlavních uživatelů, tj. ČD a ČD Cargo, jak je uvedeno v bodě 7.3.

Další významné zdroje financování Správy železnic tvoří dotace, které slouží k pokrytí výdajů na modernizaci, rozvoj a na údržbu železniční dopravní cesty, jak je uvedeno v bodě 3.10.

Předmětem činnosti je rovněž hospodaření s aktivy a závazky vymezenými v § 20 a § 38a zákona o transformaci. Jedná se zejména o převzaté pohledávky a závazky včetně úvěrů ČD, s. o., a majetek uvedený v příloze zákona, se kterým do 30. 6. 2004 hospodařilo MD. Převzaté závazky jsou předmětem oddlužení, viz bod 3.14.

Dne 30. 5. 2007 byla Energetickým regulačním úřadem v Jihlavě, po splnění všech podmínek vycházejících ze zákona č. 458/2000 Sb., energetický zákon, v platném znění, udělena společnosti licence na distribuci elektřiny. Zahájení výkonu této činnosti ve Správě železnic nastalo dne 1. 7. 2007. Dne 3. 12. 2007 byla společnosti udělena i licence na obchod s elektrickou energií. Činnost byla zahájena dne 1. 1. 2008.

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

K 1. 9. 2011 usnesením vlády ČR koupila Správa železnic od ČD činnosti obsluhy dráhy, tj. řízení provozu ve stanicích a na tratích. V souvislosti s koupí obsluhy dráhy převzala společnost také 9 336 zaměstnanců. Vzniklé náklady na tyto činnosti byly před uvedeným datem fakturovány a nyní jsou již zajišťovány zaměstnanci Správy železnic.

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

1.3 ORGANIZAČNÍ STRUKTURA A ORGÁNY SPRÁVY ŽELEZNIC

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

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

Generální ředitel Bc. Jiří Svoboda, MBA, je statutárním orgánem Správy železnic, který řídí její činnost a jedná jejím jménem. Jako

statutární zástupce generálního ředitele v době jeho nepřítomnosti je do obchodního rejstříku zapsán Ing. Mojmír Nejezchleb.

Ke dni 31. 12. 2020 byli ve vedení organizace:

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

Ke dni 31. 12. 2020 byli členy správní rady:

Jméno	Funkce	Datum
Doc. Ing. Pavel Hrubeš, Ph.D.	Předseda	od 1. 11. 2018
Ing. Martin Kolovratník	Místopředseda	od 1. 12. 2018
Ing. Tomáš Čoček, Ph.D.	Člen	od 17. 3. 2015
Ing. Ladislav Němec	Člen	od 1. 1. 2018
Jaroslav Foldyna	Člen	od 25. 3. 2014
Doc. Ing. Ivo Drahotský, Ph.D.	Člen	od 1. 11. 2018
Ing. Vít Janoš, Ph.D.	Člen	od 1. 11. 2018

Ke dni 31. 12. 2020 byli členy výboru pro audit:

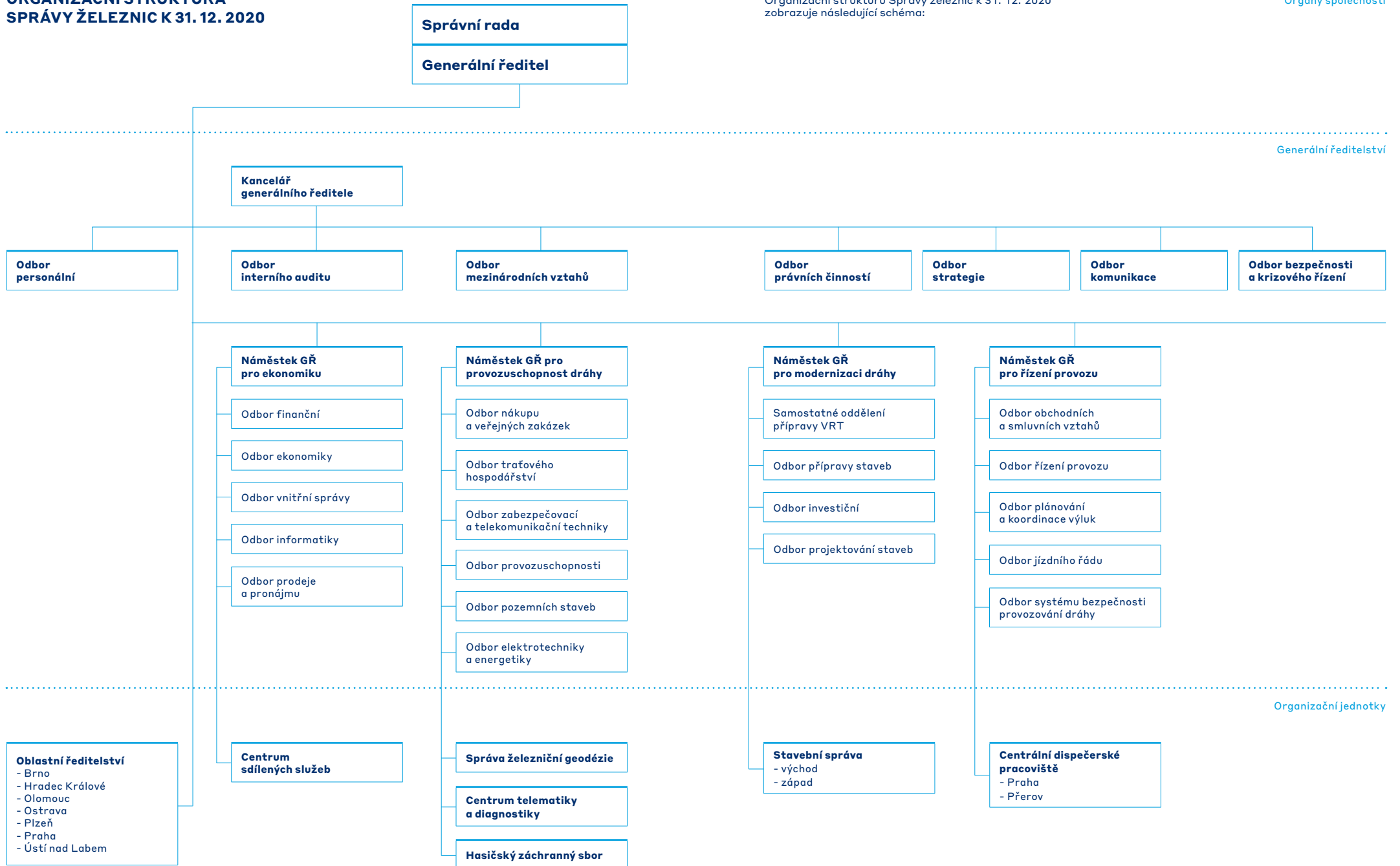
Jméno	Funkce	Datum
Ing. Eva Janoušková	Předseda	od 11. 1. 2019
Ing. Tomáš Čoček, Ph.D.	Člen	od 1. 2. 2018
Doc. Ing. Pavel Hrubeš, Ph.D.	Člen	od 1. 12. 2018
Ing. Lenka Hlubučková	Člen	od 1. 12. 2018

Ke dni 31. 12. 2020 byli členy výboru pro strategii a rozvoj:

Jméno	Funkce	Datum
Ing. Ladislav Němec	Předseda	od 1. 2. 2018
Ing. Tomáš Čoček, Ph.D.	Člen	od 1. 12. 2018
Ing. Martin Kolovratník	Člen	od 1. 12. 2018
Doc. Ing. Ivo Drahotský, Ph.D.	Člen	od 1. 12. 2018
Ing. Vít Janoš, Ph.D.	Člen	od 1. 12. 2018

1.4 ZMĚNA V NÁZVU SPOLEČNOSTI

Dne 14. 1. 2020 byl v obchodním rejstříku zapsán nový název společnosti „Správa železnic, státní organizace“ v návaznosti na datum 1. 1. 2020, kterým nabyl účinnosti zákon č. 367/2019 Sb., kterým se mění zákon č. 266/1994 Sb., o dráhách, ve znění pozdějších předpisů, a další související zákony.



2. Účetní metody a obecné účetní zásady

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

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

Správa železnic je od roku 2016 povinná, podle vyhlášky č. 312/2014 Sb., o podmínkách sestavení účetních výkazů za Českou republiku (konsolidační vyhláška státu), předávat Pomocný konsolidační přehled ve stavu k datu rozvahového dne. Stav k 31. 12. 2020 bude předáván v termínu do 31. 7. 2021. V rámci konsolidace je nutné identifikovat a vyloučit vzájemné vztahy se subjekty uvedenými ve Výčtu konsolidovaných jednotek státu a dalších subjektů.

3. Přehled významných účetních metod a postupů

3.1 DLOUHODOBÝ HMOTNÝ A NEHMOTNÝ MAJETEK

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

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

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

Pozemky nabyté do roku 1992 jsou oceněny dle vyhlášky ministerstva financí cenou obecně platnou v době nabytí majetku. Pozemky nabyté po roce 1992 jsou oceněny v pořizovacích cenách.

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

Samostatné movité věci a nehmotný majetek s pořizovací cenou do 40 tis. Kč jsou v okamžiku pořízení účtovány do nákladů

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

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

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

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

Účetní odpisy jsou vypočteny na základě pořizovací ceny a předpokládané doby životnosti příslušného majetku. Odpisový plán je v průběhu používání dlouhodobého

majetku aktualizován na základě očekávané doby životnosti a předpokládané zbytkové hodnoty majetku. Předpokládaná životnost je stanovena takto:

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

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

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

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

Pořizovací cena majetku pořízeného po 1. 1. 2002 z dotací je snížena o částku těchto dotací. Majetek financovaný z dotací je evidován na podrozvahových účtech.

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

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

3.2 ZÁSoby

Převážnou část zásob Správy železnic tvoří zásoby týkající se železničního svršku uložené především ve střediscích svrškového materiálu, a to jak nového, tak i vyzískaného z investiční činnosti nebo údržby. Ostatní zásoby jsou prefabrikáty, stejnokroje, osobní ochranné pracovní prostředky, tuhá paliva,

pohonné hmoty, elektromateriály, zabezpečovací zařízení a ostatní provozní materiály. Nakoupené zásoby jsou oceňovány pořizovací cenou, která obsahuje cenu pořízení a vedlejší pořizovací náklady.

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

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

Účtování o pořízení a výdeji zásob je prováděno způsobem A.

3.3 POHLEDÁVKY

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

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

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

3.4 VLASTNÍ KAPITÁL

Základní kapitál k 1. 1. 2003 byl roven účetní hodnotě majetku sníženého o závazky převzaté k datu vzniku SŽDC (nyní Správy železnic), jak je uvedeno v bodě 7.1.

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

Změny základního kapitálu jsou účtovány v případech převodu pozemků na Pozemkový fond ČR, v případech bezúplatných převodů majetku, privatizace (viz bod 3.15), při opravách účetních chyb v evidenci pozemků narovnaním na katastr nemovitostí nebo dalším zpřesněním rozsahu a hodnoty majetku a závazků převzatých Správou železnic k 1. 1. 2003.

Správa železnic vytváří rezervní fond při případném dosažení zisku.

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

3.5 REZERVY

Správa železnic tvoří rezervy na soudní spory, na plnění za odškodnění pracovních úrazů a nemocí z povolání (též pro bývalé zaměstnance ČD, s. o.), na příplatky k důchodům bývalým zaměstnancům ČD, s. o., na odstupné spojené se ztrátou zdravotní způsobilosti zaměstnanců, na odstupné vyplácené zaměstnancům ze zákonných důvodů, na nevyplacené mzdy a ostatní osobní náklady (dále MOON), na náhrady škod a na případné sankce a odvody nebo penále za porušení rozpočtové kázně.

Rezerva na soudní spory je tvořena na základě odborného právního odhadu ztrát ze soudních sporů dle podrobné inventarizace stavu jednotlivých sporů.

Rezerva na plnění z titulu odškodňování pracovních úrazů a nemocí z povolání a rezerva na příplatky k důchodům bývalých

zaměstnanců ČD, s. o., je tvořena na základě statistického vyhodnocení dostupných historických údajů ve výši současné hodnoty očekávaných budoucích plateb z titulu nároků vzniklých do rozvahového dne a byla aktualizována k rozvahovému dni. Obdobným způsobem je vytvořena i rezerva na odstupné spojené se ztrátou zdravotní způsobilosti zaměstnanců, a to včetně zákonných odvodů.

Rezerva na MOON je tvořena objemem předpokládaných nevyplacených mezd řídicích zaměstnanců zejména na základě vyhodnocení plnění klíčových KPI, včetně zákonných odvodů. Rezerva na zákonné odstupné je tvořena objemem předpokládaných ostatních osobních nákladů vyplacených v souvislosti s realizací předpokládaných organizačních změn souvisejících zejména se změnou organizační struktury.

Rezerva na náklady z titulu náhrad škod je tvořena na základě právního stanoviska.

Rezervy na hrozící sankce jsou tvořeny v případech, kdy byly vydány platební výměry nebo obdobná rozhodnutí, ale dosud nebyla ukončena všechna řízení umožňující odvrácení povinnosti úhrady sankcí. Tvoří se s přihlédnutím k odhadu výsledku těchto řízení a ve výši vydaných platebních výměrů, případně ve výši stanovené právními předpisy.

3.6 ZÁVAZKY

Závazky jsou účtovány při vzniku ve jmenovité hodnotě. Závazky splatné do 1 roku

od data účetní závěrky jsou vykázány jako krátkodobé. Ostatní závazky jsou vykázány jako dlouhodobé.

3.7 ÚVĚRY A DLOUHODOBÉ ZÁVAZKY

Úvěry a dlouhodobé závazky jsou účtovány ve jmenovité hodnotě.

Za krátkodobý úvěr a závazek se považuje i část dlouhodobých úvěrů a závazků, která je splatná do jednoho roku od data účetní závěrky, s výjimkou uvedenou v bodě 4.12.2.

Náklady související s poskytnutím úvěrů týkajících se pořízení a výstavby dlouhodobého majetku a vzniklé do doby jeho zařazení do užívání jsou kapitalizovány jako součást pořizovací ceny takového majetku.

3.8 TRANSAKCE V CIZÍCH MĚNÁCH

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

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

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

Správa železnic nepoužívá žádné finanční nástroje k zajištění kurzových rizik.

3.9 DAŇ Z PŘÍJMŮ

Splatná daň zahrnuje odhad daně vypočtený z daňového základu s použitím daňové sazby platné v první den účetního období a veškeré doměrky a vratky za minulá období. Daňový základ se odlišuje od zisku vykázaného ve výkazu zisku a ztráty, neboť nezahrnuje položky výnosů nebo nákladů, které jsou zdanitelné nebo uznatelné v jiných obdobích. Dále nezahrnuje položky, které nepodléhají dani, nebo položky, které nejsou daňově odpočitatelné.

Výpočet odložené daně je založen na závazkové metodě vycházející z rozvahového přístupu. Závazkovou metodou se rozumí postup, kdy je při výpočtu použita sazba daně z příjmů platná v budoucím období, ve kterém bude daňový závazek nebo pohledávka uplatněna. Rozvahový přístup znamená, že závazková metoda vychází z přechodných rozdílů, jimiž jsou rozdíly

mezi daňovou základnou aktiv, popřípadě pasiv a výši aktiv, popřípadě pasiv uvedených v rozvaze. Daňovou základnou aktiv, popřípadě pasiv je hodnota těchto aktiv, popřípadě pasiv uplatnitelná v budoucnosti pro daňové účely.

O odložené daňové pohledávce se účtuje pouze tehdy, je-li pravděpodobné, že bude v následujících účetních obdobích uplatněna. Odložená daň je vykázána ve výkazu zisku a ztráty s výjimkou případů, kdy se vztahuje k položkám účtovaným přímo do vlastního kapitálu, a je také zahrnuta do vlastního kapitálu. Odložené daňové pohledávky a závazky jsou vzájemně započítány a v rozvaze vykázány v celkové netto hodnotě.

3.10 DOTACE

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

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

Neinvestiční dotace představují především dotace od Státního fondu dopravní infrastruktury (dále SFDI) a ze státního rozpočtu ČR. Tyto dotace slouží k úhra-

dě nákladů spojených se zabezpečením provozuschopnosti železniční dopravní cesty, jejího provozování a dále na údržbu osobních nádraží. Neinvestiční dotace jsou účtovány ve prospěch ostatních provozních výnosů v časové a věcné souvislosti s náklady, k jejichž úhradě byly poskytnuty.

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

3.11 VÝNOSY

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

Největší část výnosů vedle neinvestičních dotací Správy železnic tvoří tržby za použití železniční dopravní cesty. Významné položky jsou dále tržby za prodej a distribuční služby za elektrickou energii, které společnost poskytuje od 1. 1. 2008 na

základě licence udělené Energetickým regulačním úřadem a dále nájemné za pronájmy nebytových prostor v železničních stanicích.

3.12 POUŽITÍ ODHADŮ

Sestavení účetní závěrky vyžaduje, aby vedení organizace používalo odhady a předpoklady, jež mají vliv na vykazované hodnoty majetku a závazků k datu účetní závěrky a na vykazovanou výši výnosů a nákladů za sledované období. Vedení Správy železnic je přesvědčeno, že použité odhady a předpoklady se nebudou významným způsobem lišit od skutečných hodnot v následných účetních obdobích.

3.13 ZMĚNY V ÚČETNÍCH METODÁCH

V roce 2020 nedošlo ke změnám účetních metod.

3.14 ODDLUŽENÍ

Ke dni svého vzniku převzala Správa železnic závazky vyplývající z garantovaných úvěrových smluv na financování koridorů a jiných programů, za které ručí stát ve smyslu zákona o transformaci a které jsou vykazovány v položce Závazky k úvěrovým institucím. Dluhovou službu ze všech úvěrových smluv realizuje Ministerstvo financí ČR (dále MF).

Všechny úhrady jistin a úroků provedené MF jsou v účetnictví Správy železnic evidovány jako závazky vůči státnímu rozpočtu a vykazovány v položce Jiné závazky.

Výroční zpráva 2020

Příjmy za použití železniční dopravní cesty nepostačují k pokrytí nákladů na její provoz, údržbu a další rozvoj. Na základě těchto skutečností Správa železnic nevytváří volné zdroje, ze kterých by byla schopna vyrovnat své závazky vůči státnímu rozpočtu. Vláda proto přijala dne 30. 11. 2005 usnesení č. 1553, kterým stanovila postup promíjení závazků Správy železnic až do doby jejich umoření. Vládní usnesení konstatuje, že „při dodržení uvedeného způsobu řešení závazků Správy železnic se tato organizace považuje za bezdlužnou“.

Vlastní prominutí závazků nastává a je účtováno na základě „Smlouvy o prominutí závazků“ ve smyslu vládního usnesení č. 1553 ze dne 30. 11. 2005.

Částka, která bude v příslušném období promíjena, se každoročně předkládá ke schválení Vládě ČR do 30. 9. kalendářního roku.

Částka promínutých závazků je účtována do ostatních provozních výnosů běžného období.

3.15 PRIVATIZACE

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

Majetek, který je předmětem privatizačních projektů, je veden v historické ceně upravené o oprávký („zůstatková hodnota“).

Příloha v účetní závěrce

Po schválení privatizačních projektů je tento majetek převáděn na MF, v zůstatkové ceně v době jeho vyřazení. Vyřazení majetku je v souladu s Českým účetním standardem č. 22 zaúčtováno jako snížení dlouhodobého majetku proti úbytku vlastního kapitálu Správy železnic.

MF realizovalo v roce 2020 privatizaci majetku Správy železnic formou prodeje třetím stranám. Příjmy z privatizace jsou následně převáděny na základě smluv s MF na Správu železnic a v okamžiku přijetí jsou účtovány do ostatních provozních výnosů. Podrobnosti viz bod 7.4.

3.16 PRODEJ MAJETKU

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

3.17 PRONÁJEM MAJETKU

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

4. Doplnující údaje k rozvaze a výkazu zisku a ztráty

4.1 DLOUHODOBÝ NEHMOTNÝ MAJETEK

	Jiný dl. nehmotný majetek	Nedokončený dl. nehmotný majetek	Zálohy	Software	Ocenitelná práva	Celkem
Pořizovací cena						
Zůstatek k 1. 1. 2020	4 686	56 167	152	1 086 856	1 890	1 149 751
Přírůstky	0	1 141	0	100 143	0	101 284
Úbytky	0	0	-22	0	0	-22
Přeúčtování do podrozvahové evidence	0	0	0	0	0	0
Přeúčtování	0	0	0	0	0	0
Zůstatek k 31. 12. 2019	4 686	57 308	130	1 186 999	1 890	1 251 013
Oprávký						
Zůstatek k 1. 1. 2020	4 686	0	0	925 994	131	930 811
Odpisy	0	0	0	117 306	315	117 621
Oprávký k úbytkům	0	0	0	0	0	0
Přeúčtování	0	0	0	0	0	0
Zůstatek k 31. 12. 2020	4 686	0	0	1 043 300	446	1 048 432
Zůstatková hodnota 1. 1. 2020	0	56 167	152	160 862	1 759	218 940
Zůstatková hodnota 31. 12. 2020 (rozvaha řádek B.I.)	0	57 308	130	143 699	1 444	202 581

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

4.2 DLOUHODOBÝ H MOTNÝ MAJETEK

4.2.1 PŘEHLED POHYBŮ MAJETKU

	Pozemky	Stavby	Stroje a zařízení	Dopravní prostředky	Oceň. rozdíl k nabyt. majetku	Nedok. dl. hmotný majetek	Jiný dl. hmotný majetek	Zálohy	Celkem
Pořizovací cena									
Zůstatek k 1. 1. 2020	6 800 996	136 355 324	18 534 601	1 593 112	8 443 268	2 787 456	4 219	297 644	174 816 620
Přírůstky	4 175	72 608	33 416	154 169	0	28 905 855	249	89 456	29 259 928
Úbytky	-19 769	-1 203 405	-222 853	-48 737	0	-1 858	0	0	-1 496 622
Přeúčtování do podrozvahy	0	0	0	0	0	-27 662 714	0	0	-27 662 714
Přeúčtování	0	311 978	27 778	2 806	0	-342 562	0	0	0
Zůstatek k 31. 12. 2020	6 785 402	135 536 505	18 372 942	1 701 350	8 443 268	3 686 177	4 468	387 100	174 917 212
Oprávký									
Zůstatek k 1. 1. 2020	0	94 531 379	16 056 414	771 598	6 344 642	0	1 258	0	117 705 291
Odpisy [1]	0	2 653 913	534 456	131 801	562 884	0	349	0	3 883 403
Jiné přírůstky	0	716	995	103	0	0	0	0	1 814
Oprávký k úbytkům	0	-988 267	-210 356	-47 161	0	0	0	0	-1 245 784
Přeúčtování	0	2 137	-1 743	-394	0	0	0	0	0
Zůstatek k 31. 12. 2020	0	96 199 878	16 379 766	855 947	6 907 526	0	1 607	0	120 344 724
Opravné položky									
Zůstatek k 1. 1. 2020	23 165	141 538	33	0	0	62 023	0	0	226 759
Změna stavu opr. položek	-19	-16 354	-33	0	0	-39	0	0	-16 445
Zůstatek k 31. 12. 2020	23 146	125 184	0	0	0	61 984	0	0	210 314
Zůstatková hodnota 1.1.2020	6 777 831	41 682 407	2 478 154	821 514	2 098 626	2 725 433	2 961	297 644	56 884 570
Zůstatková hodnota 31. 12. 2020 (rozhaha řádek B.II.)	6 762 256	39 211 443	1 993 176	845 403	1 535 742	3 624 193	2 861	387 100	54 362 174

[1] V údají odpisy jsou zahrnutý odpisy na účtech 551/*, 553/1000 a 557/1000 v souladu s výkazem zisku a ztráty.

Nejvýznamnější přírůstky hmotného majetku zařazeného do užívání v roce 2020 představuje obnova autoparku ve výši 145 669 tis. Kč.

Nejvýznamnější úbytky hmotného majetku v roce 2020 představuje likvidace majetku z důvodu nové investiční výstavby v pořizovací ceně 1 308 528 tis. Kč a v zůstatkové ceně 203 021 tis. Kč.

K 31. 12. 2020 společnost eviduje nedokončený dlouhodobý hmotný majetek v pořizovací ceně 3 686 177 tis. Kč. Zůstatek nedokončeného hmotného majetku tvoří zejména výstavba železničních koridorů, jak je popsáno v bodě 6.4, dále stavební díla modernizace a rekonstrukce železniční dopravní cesty nedokončená k 31. 12. 2020. Jedná se např. o zvýšení traťové rychlosti v úseku Oldřichov u Duchcova – Bílina, peronizace v žst. Pačejov a zvýšení rychlosti v km 299,650 a 304,009, optimalizace traťového úseku Praha-Hostivař – Praha hl. n., II. část – Praha-Hostivař – Praha hl. n., Velim – Poříčany, elektrizace a zkapacitnění trati Uničov – Olomouc, rekonstrukce žst. Přerov, 2. stavba. Přírůstky nedokončeného majetku představují především pořizovací cenu železničních koridorů a staveb modernizace a rekonstrukce železniční dopravní cesty realizované v roce 2020, u nichž nedošlo do 31. 12. 2020 k zaúčtování dotace, ze které jsou financovány.

Přeúčtování do podrozvahy je provedeno v okamžiku zúčtování investiční dotace, která понижuje pořizovací cenu majetku. V roce 2020 byl na podrozvahové účty převeden dotovaný hmotný a nehmotný majetek v celkové hodnotě 27 662 714 tis. Kč (2019 – 19 431 228 tis. Kč).

Na základě Pravidel pro financování z rozpočtu Státního fondu dopravní infrastruktury bylo Správě železnic jako příjemci dotací umožněno proplatit zhotovitelům zálohové faktury, které svou výší odpovídají předpokládané fakturaci za plnění nákladů, které vzniknou počátkem roku 2021. Takto vzniklé zálohy uplatněné v roce 2020 na pořízení investic souvisejících zejména se stavebními díly modernizace a rekonstrukce železniční dopravní cesty jsou vykázány v pozici Zálohy na pořízení dlouhodobého hmotného majetku a k 31. 12. 2020 činí 387 100 tis. Kč (2019 – 297 644 tis. Kč). Zálohy budou zúčtovány v průběhu roku 2021.

Tabulka k 4.2.2 Celková částka přijatých investičních dotací za rok 2019 a 2020:

	1. 1. – 31. 12. 2019	1. 1. – 31. 12. 2020
SFDI na výstavbu a modernizaci, nár. podíl, OPD, EIB, CEF	19 579 833	29 637 370
Investiční dotace ze SFDI celkem	19 579 833	29 637 370
Fondy EU	9 488	0
Příspěvky od měst, obcí, krajů a dalších subjektů	13 882	1 604
Investiční dotace celkem	19 603 203	29 638 974

4.2.2 INVESTIČNÍ DOTACE

Investiční dotace na výstavbu a modernizaci zahrnují především finanční prostředky z „Operačního programu Doprava“ (dále OPD2), infrastrukturálního fondu CEF, dále prostředky z úvěru Evropské investiční banky (dále EIB), poskytnutého prostřednictvím MF, a dotace z prostředků SFDI. SFDI zajišťuje proplácení evropských dotací a zároveň se i částečně na spolufinancování podílí. V roce 2020 byly čerpány ze SFDI z národních zdrojů včetně zdrojů na krytí národních podílů evropských investičních akcí finanční prostředky v částce 15 469 065 tis. Kč. V roce 2020 byly poskytnuty finanční prostředky z OPD2 ve výši 9 113 382 tis. Kč, z CEF ve výši 4 472 881 tis. Kč a dále poskytnutý úvěr z EIB ve výši 582 042 tis. Kč.

4.2.3 MAJETEK NEUVEDENÝ V ROZVAZE

Hodnota dlouhodobého majetku financovaného z dotací a z ostatních zdrojů zaúčtovaného na podrozvahových účtech k 31. 12. 2020 činí 290 364 862 tis. Kč. K 31. 12. 2019 činila pořizovací cena 263 331 088 tis. Kč.

Celková hodnota drobného hmotného majetku neuvedeného v rozvaze k 31. 12. 2020 je 1 143 879 tis. Kč a k 31. 12. 2019 byla 1 104 208 tis. Kč. Jedná se o položky v hodnotě do 40 tis. Kč, které jsou evidovány v operativní evidenci v historických pořizovacích cenách. Tyto položky jsou v souladu s platnou legislativou zaúčtovány do nákladů v okamžiku předání do spotřeby.

Tabulka k 4.2.4 Přehled pohybů majetku financovaného z dotací evidovaného na podrozvahových účtech

	Software	Ostatní nehmotný majetek	Nedok. nehmotný majetek	Pozemky	Stavby	Stroje, zařízení a ostatní hmotný majetek	Dopravní prostředky	Nedok. hmotný majetek	Celkem
Pořizovací cena									
Zůstatek k 1. 1. 2020	111 177	2 641	1 559	1 162 302	147 434 207	49 246 218	1 308 537	64 064 447	263 331 088
Přirůstky (Přeúčtování z rozvahy)	0	0	0	9 490	32 934	152 345	68 920	27 399 025	27 662 714
Úbytky	-130	0	0	-95	-64 489	-545 284	0	-18 942	-628 940
Přeúčtování (včetně uvedení do užívání)	1 656	0	-223	10 666	10 619 695	4 254 410	15 280	-14 901 484	0
Zůstatek k 31. 12. 2020	112 703	2 641	1 336	1 182 363	158 022 347	53 107 689	1 392 737	76 543 046	290 364 862

4.2.4 PŘEHLED POHYBŮ MAJETKU FINANCOVANÉHO Z DOTACÍ EVIDOVANÉHO NA PODROZVAHOVÝCH ÚČTECH

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

Nejvýznamnější přirůstky nedokončeného hmotného majetku v roce 2020 představují stavby modernizace trati Rokycany – Plzeň, Optimalizace trati Beroun (včetně) – Králův Dvůr, optimalizace traťového úseku Praha-Hostivař – Praha hl. n., II. část – Praha-Hostivař – Praha hl. n., modernizace trati Sudoměřice – Votice, elektrizace a zkapacitnění trati Uničov – Olomouc, rekonstrukce žst. Přerov, 2. stavba.

Nejvýznamnější úbytek nedokončeného hmotného majetku v podrozvaze v roce 2020 představuje likvidace staveb z důvodu nové investiční výstavby.

4.2.5 MAJETEK DANÝ DO ZÁSTAVY

Správa železnic neměla k 31. 12. 2020 ani k 31. 12. 2019 žádný majetek zatížený zástavním právem.

4.2.6 MAJETEK VE FINANČNÍM A OPERATIVNÍM PRONÁJMU

K 31. 12. 2020 Správa železnic eviduje dlouhodobý majetek pořízený na zpětný leasing v celkové pořizovací ceně 376 530 tis. Kč (2019 – 376 530 tis. Kč). Zpětným leasíngem jsou pronajata drobná kolejová vozidla (MUV – motorový univerzální vozík, MVTV – montážní vůz trakčního vedení) sloužící pro opravy a údržbu železniční dopravní cesty.

4.2.7 BEZÚPLATNĚ POŘÍZENÝ MAJETEK

V roce 2020 Správa železnic bezúplatně poříдила dlouhodobý hmotný majetek v reprodukční pořizovací ceně 18 856 tis. Kč (2019 – 9 953 tis. Kč), formou delimitací ve výši 32 541 tis. Kč (2019 – 5 632 tis. Kč). Celkem za rok 2020 Správa železnic bezúplatně nabyla majetek ve výši 51 397 tis. Kč (2019 – 15 585 tis. Kč). Bezúplatně pořízený a darovaný majetek představuje majetek zařazený do evidence dlouhodobého hmotného majetku a drobného hmotného majetku na základě smluvního ujednání, obvykle smlouvou o bezúplatném převodu či smlouvou darovací. Jedná se o majetek převedený na Správu železnic v souvislosti s vyvolanými investicemi subjektů např. Ředitelství silnic a dálnic, Úřadu pro zastupování státu ve věcech majetkových nebo měst a obcí, kdy majetek spadá pod železniční dopravní cestu, která přísluší ze zákona do Správy železnic.

4.3 ZÁSoby

Celkový stav zásob ovlivnilo cílené navýšení materiálu ve skladech svrškového materiálu. Zvýšení stavu zásob je výsledkem naskladňování koridorového materiálu náhradních dílů na výhybky a nárůst drobného hmotného majetku. Opravné položky v celkové výši 11 548 tis. Kč se týkají zejména bezpohybových zásob u organizační jednotky OŘ Olomouc, OŘ Hradec Králové a ve Střediscích svrškového materiálu v Hranicích na Moravě a v Hradci Králové. Ostatní OŘ realizovaly opravné položky na součásti pro železniční svršek a také na vybrané druhy OOPP (osobní ochranné pracovní prostředky).

4.4 KRÁTKODOBÉ POGLEDÁVKY

4.4.1 POGLEDÁVKY Z OBCHODNÍCH VZTAHŮ

Opravná položka k pochybným pohledávkám k 31. prosinci 2020 činila 355 407 tis. Kč (2019 – 342 722 tis. Kč).

Podstatnou výši pohledávek ve splatnosti i po splatnosti tvoří, tak jako v minulých letech, pohledávky za použití dopravní cesty a elektrickou energii za společnostmi ČD, ČD Cargo, RegioJet, a.s., Leo Express, s.r.o. a PKP CARGO INTERNATIONAL, a.s.

Zásadní část nových pohledávek po splatnosti pak tvoří dluh dopravců RegioJet,

a.s., a Leo Express, s.r.o., kteří se v roce 2020 dostali v důsledku pandemie nemoci COVID-19 do prodlení s úhradou pohledávek. Na předmětné pohledávky byl začátkem roku 2021 sjednán splátkový kalendář s termínem úhrady do 31. 12. 2021.

Celková výše pohledávek, které jsou k rozvahovému dni po splatnosti více než 5 let, činí 266 396 tis. Kč, k těmto pohledávkám jsou vytvořeny opravné položky ve výši 100 %. Jedná se o pohledávky po zahájení soudního řízení, případně pohledávky v konkurzním či insolvenčním řízení.

4.4.2 KRÁTKODOBÉ POSKYTNUTÉ ZÁLOHY

Krátkodobé poskytnuté zálohy činí 116 709 tis. Kč (2019 – 209 103 tis. Kč). K meziročnímu poklesu došlo zejména u poskytnutých záloh na nákup trakční elektrické energie, kterou Správa železnic od 1. 1. 2019 poskytuje všem dopravcům, kteří využívají závislou trakci. Dále zůstatek ovlivňují zálohy uhrazené zhotovitelům akcí v rámci činností oprav a udržování ŽDC a zálohy poskytnuté na energie a služby související s prostory využívanými Správou železnic i pronajatými.

4.5 DOHADNÉ ÚČTY AKTIVNÍ

V roce 2020 dohadné účty aktivní činily 329 325 tis. Kč (2019 – 378 479 tis. Kč).

Výroční zpráva 2020

Tabulka k 4.3

	Zůstatek k 31. 12. 2019	Zůstatek k 31. 12. 2020
Materiál na skladě	558 934	641 131
Materiál na cestě	198	419
Nedokončená výroba	1 000	--
Zboží na skladě	2	1
Zálohy poskytnuté na zásoby	--	--
Opravná položka k zásobám	-12 434	-11 548
Celkem (rozvaha řádek C.1.)	547 700	630 003

Tabulka k 4.4.1

	Zůstatek k 31. 12. 2019	Zůstatek k 31. 12. 2020
Krátkodobé pohledávky do splatnosti	1 185 577	1 017 954
Krátkodobé pohledávky po splatnosti	397 840	667 887
Celkem (rozvaha řádek C.II.2.1.)	1 583 417	1 685 841

Výši zůstatku dohadných účtů aktivních ovlivnilo zejména zaúčtování dohadu za doplňkovou službu dodávek trakční elektrické energie dopravcům ve výši 240 606 tis. Kč (2019 – 265 075 tis. Kč), kterou Správa železnic od 1. 1. 2019 poskytuje všem dopravcům, kteří využívají závislou trakci. Dále jsou dohadné položky aktivní zaúčtovány na předpokládanou spotřebu tepelné energie vyráběné vlastními silami, která bude po zjištění skutečné spotřeby roku 2020 fakturována nájemcům. Další část se týká právních nároků na očekávaná pojistná plnění od pojišťoven ve výši 16 368 tis. Kč

(2019 – 17 111 tis. Kč) a uplatňovaných škod a poškození za viníky ve výši 19 226 tis. Kč (2019 – 25 436 tis. Kč).

4.6 PENĚŽNÍ PROSTŘEDKY

Celková hodnota peněžních prostředků k 31. 12. 2020 činila 5 129 489 tis. Kč (2019 – 3 789 930 tis. Kč). Z toho nejvýznamnější položkou je zůstatek bankovních účtů ve výši 5 126 673 tis. Kč (2019 – 3 786 689 tis. Kč). Celková hodnota zůstatků peněžních prostředků k 31. 12. 2020 byla ovlivněna soudním sporem s ČEZ Prodej, s.r.o.

(dále ČEZ), do vyřešení soudního sporu zůstane na účtu Správy železnic částka ve výši 1 307 633 tis. Kč (viz bod 6.2.1).

4.7 NÁKLADY PŘÍŠTÍCH OBDOBÍ

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

4.8 VLASTNÍ KAPITÁL

Hodnota základního kapitálu byla v roce 2020 v souladu s Českým účetním standardem č. 22 snížena o zůstatkovou hodnotu privatizovaného a restituovaného majetku ve výši 14 121 tis. Kč (2019 – 764 tis. Kč).

Základní kapitál v roce 2020 ovlivnila zejména delimitace, kdy zůstatková cena bezúplatně převzatého majetku činila 31 277 tis. Kč (2019 – 5 221 tis. Kč).

Na základě provedení fyzických inventarizací pak byly do ostatních kapitálových fondů zařazeny majetky v reprodukční pořizovací ceně 63 tis. Kč (2019 – 55 tis. Kč).

Jiný výsledek hospodaření minulých let byl v aktuálním období beze změn, v minulém období byl ovlivněn zejména částkou odvedenou SFDI z výisků z neinvestičních

projektů, které byly finalizovány v průběhu minulých let ve výši 13 593 tis. Kč.

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

4.9 REZERVY

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

Tvorba rezervy na soudní spory vyplývá ze stavu vzniklých a probíhajících pasivních sporů Správy železnic a jejich aktuálních soudních, případně mimosoudních jednání. Významnou část rezerv na soudní spory představuje rezerva na náhradu škody uplatněné ČEZ z titulu neodebrání nasmlouvaného množství elektrické energie v roce 2011 (viz bod 6.2.1). K 31. 12. 2020 byla rezerva navýšena o částku úroků z prodlení za rok 2020.

Rezervy na odvodovou povinnost za porušení rozpočtové kázně již k datu sestavení účetní závěrky za rok 2020 Správa železnic netvoří, v důsledku ukončení všech řízení již tento titul pomínil a rezervy byly vyčerpány.

Tabulka k 4.9

	Zůstatek k 31. 12. 2019	Tvorba	Čerpání / Rozpuštění	Zůstatek k 31. 12. 2020
Rezerva na soudní spory s ČEZ	788 973	36 570	0	825 543
Rezerva na ostatní soudní spory	35 162	20	2 768	32 414
Rezerva na odškodnění pracovních úrazů a nemocí z povolání	21 672	20 528	21 672	20 528
Rezerva na příplatky k důchodům	8 904	6 595	8 904	6 595
Rezerva na nevyplacené mzdové osobní a ostatní náklady	150 000	160 000	150 000	160 000
Rezerva na odvodovou povinnost	14 260	0	14 260	0
Celkem (rozhava řádek B.)	1 018 971	223 713	197 604	1 045 080

Tabulka k 4.10.1

Druh závazku	Zůstatek k 31. 12. 2019	Zůstatek k 31. 12. 2020
Pozastávky	10 710	9 171
Vádia, kauce, jistoty	2 999	2 997
Peněžní kauce přijaté od odběratelů	52 543	56 540
Celkem (rozhava řádek C.1.4.)	66 252	68 708

4.10 DLOUHODOBÉ ZÁVAZKY

4.10.1 ZÁVAZKY Z OBCHODNÍCH VZTAHŮ

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

4.10.2 ODLOŽENÁ DAŇ

Správa železnic eviduje daňové ztráty ve výši 4 350 938 tis. Kč (2019 – 2 467 202 tis. Kč), za roky 2016 – 2020 (údaje za rok 2020 vychází z předběžného propočtu daně z příjmu).

V souladu s účetními postupy uvedenými v bodě 3.9 byla pro výpočet odložené daně použita daňová sazba 19 % (2019 – 19 %).

4.10.3 JINÉ ZÁVAZKY

Jiné závazky představují závazky za státem, tj. MF, vyplývající ze splátek jistin a úroků z úvěrů, které v rámci státní záruky (dle jednotlivých smluv, resp. dle zákona o transformaci) provedl za Správu železnic stát. Zůstatky těchto závazků nejsou úročené.

V roce 2005 bylo přijato usnesení vlády ČR č. 1553 o způsobu promíjení těchto závazků (viz bod 3.14). V roce 2020 byly prominuty závazky ve výši 583 822 tis. Kč, v roce 2019 nebylo prominutí závazků vůči státnímu rozpočtu realizováno.

S ohledem na kalkulaci daňové ztráty za rok 2020 očekává Správa železnic úplné prominutí zbývajících částí závazku vůči MF v roce 2021. Z tohoto důvodu je zbývajících část závazku vykázána v jiných krátkodobých závazcích (viz bod 4.11.3).

4.11 KRÁTKODOBÉ ZÁVAZKY

4.11.1 KRÁTKODOBÉ PŘIJATÉ ZÁLOHY

Krátkodobé přijaté zálohy k 31. 12. 2020 činí 316 484 tis. Kč (2019 – 334 797 tis. Kč). Krátkodobé přijaté zálohy ovlivňují zejména přijaté zálohy za odběr elektrické energie, kterou Správa železnic od 1. 1. 2019 poskytuje všem dopravcům, kteří využívají závislou trakci. Dále jsou zaúčtovány zálohy přijaté na vedlejší služby související s pronájmem bytových i nebytových prostor, na poskytnutí věcných břemen, kdy Správa železnic je osoba povinná.

4.11.2 ZÁVAZKY Z OBCHODNÍCH VZTAHŮ

Podstatná část závazků ve lhůtě splatnosti se týká investiční výstavby provedené zhotoviteli STRABAG Rail, a.s., Subterra, a.s., Metrostav, a.s., EUROVIA CS, a.s., TSS GRADE, a.s. pobočka Česká republika.

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

Tabulka k 4.10.2 Odložená daň je tvořena následujícími tituly:

Položka	31. 12. 2019	31. 12. 2020
Dlouhodobý hmotný a nehmotný majetek	-4 175 927	-4 134 590
Opravné položky k majetku	38 683	35 562
Opravné položky k zásobám	2 362	2 194
Pohledávky z obchodních vztahů	23 892	24 965
Rezervy	190 895	198 565
Daňové ztráty	468 768	826 678
Celkem pohledávka +, závazek - (rozhava řádek C.I.8.)	-3 451 327	-3 046 626

Tabulka k 4.10.3

Věřitel	Zůstatek k 31. 12. 2019	Zůstatek k 31. 12. 2020
MF – úhrada dle státní záruky za úroky z úvěrů po prominutí	126 428	--
MF – úhrada dle státní záruky za jistiny z úvěrů po prominutí	1 456 470	--
Ostatní	3	4
Celkem (rozhava řádek C.I.9.3.)	1 582 901	4

Tabulka k 4.11.2

	Zůstatek k 31. 12. 2019	Zůstatek k 31. 12. 2020
Závazky do splatnosti	2 278 666	3 364 170
Závazky po splatnosti	39 837	19 103
Celkem (rozhava řádek C.II.4.)	2 318 503	3 383 273

4.11.3 JINÉ ZÁVAZKY

Jiné závazky představují zbývající část závazku za státem, tj. MF, vyplývající ze splátek jistin a úroků z úvěrů, které v rámci státní záruky (dle jednotlivých smluv, resp. dle zákona o transformaci) provedl za Správu železnic stát. Zůstatky těchto závazků nejsou úročené. Správa železnic předpokládá úplné prominutí zbývající části závazku v roce 2021.

4.11.4 STÁT – DAŇOVÉ ZÁVAZKY A DOTACE

Zůstatek nevyúčtovaných přijatých investičních dotací k 31. 12. 2020 je představován závazkem z vyčerpaných dotací ze SFDI ve výši 713 669 tis. Kč. Mezi hlavní důvody nevyúčtování limitu investičních dotací roku 2020 do plné výše limitu patří zejména zálohové platby ex-ante, které budou proplaceny zhotovitelům a vyúčtovány až v roce 2021.

Daňové nedoplatky u místně příslušných finančních orgánů Správa železnic neneviduje.

4.11.5 DOHADNÉ ÚČTY PASIVNÍ

Dohadné účty pasivní k 31. 12. 2020 činí 371 059 tis. Kč (2019 – 498 842 tis. Kč) a představují zejména dohad na vrácení poplatků za použití ŽDC ve výši 116 000 tis. Kč (2019 – 116 000 tis. Kč),

dále dohad na úhradu nákladů za náhradní dopravu dopravcům dle Prohlášení o dráze ve výši 50 000 tis. Kč (2019 – 4 500 tis. Kč) a nevyfakturované dodávky elektrické energie, tepla, vody a plynu ve výši 156 068 tis. Kč (2019 – 328 448 tis. Kč). Snížení je způsobeno zejména fakturací dodávek silové složky trakční energie již před koncem roku 2020 z důvodu změny dodavatele.

4.12 BANKOVNÍ ÚVĚRY A VÝPOMOCI

4.12.1 DLOUHODOBÉ ZÁVAZKY K ÚVĚROVÝM INSTITUCÍM

Dluhové portfolio Správy železnic tvoří zejména závazek z úvěrové smlouvy bývalých ČD, s. o. Jedná se o úvěr garantovaný státem, který byl přijat zejména v souvislosti s financováním výstavby a rekonstrukce železničních koridorů ve smyslu vládních usnesení č. 798/1999 a 1201/2000. Tento úvěr je předmětem oddlužení (viz bod 3.14).

4.12.2 PŘEHLED SPLATNOSTI ÚVĚRŮ GARANTOVANÝCH STÁTEM

Dluhovou službu z dlouhodobých úvěrů, ve smyslu záruk poskytnutých státem podle zvláštních zákonů, nebo záruk vyplývajících ze zákona o transformaci, za Správu železnic hradí stát, resp. MF. V roce 2020 MF na jistinách zaplatilo celkem 302 119 tis. Kč (2019 – 292 281 tis. Kč). V okamžiku úhrady splátky státem byla daná položka převedena na účet jiných krátkodobých závazků.

Tabulka k 4.11.3

Věřitel	Zůstatek k 31. 12. 2019	Zůstatek k 31. 12. 2020
MF – úhrada dle státní záruky za úroky z úvěrů po prominutí	--	60 339
MF – úhrada dle státní záruky za jistiny z úvěrů po prominutí	--	1 251 439
Ostatní	111	318
Celkem (rozhaha řádek C.II.8.7.)	111	1 312 096

Tabulka k 4.11.4

Druh závazku	Zůstatek k 31. 12. 2019	Zůstatek k 31. 12. 2020
Nevyúčtované investiční dotace ze SFDI	450 244	713 669
Příspěvky měst, obcí, krajů a dalších subjektů na investice	2 999	1 943
Nevyúčtované neinvestiční dotace CEF	2 805	1 554
Daň z příjmů sražená zaměstnancům	94 936	127 395
Ostatní daně	535	561
Celkem (rozhaha řádek C.II.8.5.)	551 519	845 122

Tabulka k 4.12

Banka	Splatnost úvěrů	Měna	Zůstatek k 31.12.2019	Čerpání 1.-12.2020	Splátky 1.-12.2020	Kurzové rozdíly	Zůstatek k 31.12.2020
EIB Lucemburk	15.12.2020	EUR	290 400	0	302 119	-11 719	0
Celkem (rozhaha řádek C.I.2.)			290 400	0	302 119	-11 719	0

V roce 2020 došlo ke splacení zbývajících částí úvěru.

Úrokové sazby u výše uvedených úvěrů v EUR se pohybují na bázi pevných sazeb v rozpětí 3 – 5,5 % ročně.

4.13 VÝDAJE PŘÍŠTÍCH OBDOBÍ

Výdaje příštích období činí 94 393 tis. Kč (2019 – 244 914 tis. Kč) a zahrnují zejména náklady spojené s náhradní autobusovou dopravou od ČD ve výši 42 831 tis. Kč (2019 – 68 756 tis. Kč) a dále přijaté daňové doklady po možnosti nároku odpočtu DPH ve výši 51 562 tis. Kč (2019 – 176 158 tis. Kč).

4.14 TRŽBY ZA PRODEJ VLASTNÍCH VÝROBKŮ A SLUŽEB

Veškeré výnosy byly realizovány v tuzemsku.

U tržeb za použití ŽDC za osobní a nákladní dopravu došlo meziročně vlivem dopadů pandemie COVID-19 na výkony dopravců k poklesu jak u dopravců v osobní, tak nákladní dopravě.

Obdobný dopad měla situace na železnici taktéž do výnosů za elektrickou energii, kde je Správa železnic od 1. 1. 2019 v souladu se zákonem o dráhách poskytovatelem doplňkové služby dodávek trakční silové elektrické energie pro potřeby všem dopravcům, kteří

využívají závislou trakci. V roce 2020 činily tyto tržby 1 701 612 tis. Kč (2019 – 1 918 735 tis. Kč).

4.15 SPOTŘEBA MATERIÁLU A ENERGIÍ

Nárůst nákladů na spotřebu materiálu pramení z rozsáhlé opravně údržbové činnosti a nárůstu aktivovaného materiálu v rámci investičních akcí.

V souladu se zákonem o dráhách, ve znění pozdějších předpisů, je od 1. 1. 2019 Správa železnic poskytovatelem doplňkové služby dodávek trakční silové elektrické energie pro potřeby všem dopravcům, kteří využívají závislou trakci. Pokles nákladů na nákup elektrické energie v souvislosti se zajištěním trakční elektrické energie pro dopravce je způsoben zejména snížením objemu výkonů dopravců realizovaných na síti Správy železnic vlivem pandemie COVID-19.

Tabulka k 4.14

Položka	Rok 2019	Rok 2020
Tržby za použití dopravní cesty skupina ČD – nákladní doprava	887 747	770 084
Tržby za použití dopravní cesty skupina ČD – osobní doprava	1 809 153	1 601 187
Tržby za použití dopravní cesty mimo skupinu ČD – nákladní doprava	754 675	655 793
Tržby za použití dopravní cesty mimo skupinu ČD – osobní doprava	227 179	254 447
Výnosy za přidělenou kapacitu	114 434	126 259
Tržby za pronájmy	590 849	548 555
Tržby za elektrickou energii	3 456 653	3 144 852
Tržby od cizích dopravců za poskytnuté služby (mimořádné zásilky, apod.)	3 007	3 543
Tržby za ostatní externí služby	473 111	441 867
Celkem (výkaz zisku a ztráty řádek I.)	8 316 808	7 546 587

Tabulka k 4.15

Položka	Rok 2019	Rok 2020
Náklady na spotřebu materiálu	1 947 553	2 920 837
z toho: – materiál pro opravné a údržbové akce	1 068 816	1 409 974
Náklady na spotřebu energie	519 500	502 276
Náklady na spotřebu vody	13 057	13 128
Náklady na spotřebu tepla	58 495	58 773
Náklady na spotřebu plynu	73 025	63 100
Náklady na nákup elektrické energie	3 218 157	2 958 582
Náklady na spotřebu pohonných hmot	100 710	92 826
Ostatní	16 054	16 079
Celkem (výkaz zisku a ztráty řádek A.2.)	5 946 551	6 625 601

4.16 NÁKUP SLUŽEB

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

4.17 JINÉ PROVOZNÍ VÝNOSY

Nárůst výnosů je ovlivněn zejména vratkami částí odvodů a penále za porušení rozpočtové kázně při realizacích investičních akcí vyměřenými v minulých letech ve výši 2 631 860 tis. Kč (2019 – 0 Kč).

Dále bylo v souladu s usnesením vlády č. 1553 ze dne 30. 11. 2005 v roce 2020 zaúčtováno do jiných provozních výnosů prominutí závazků ve výši 583 822 tis. Kč (viz bod 3.14).

Tabulka k 4.16

Položka	Rok 2019	Rok 2020
Náklady na opravy a udržování stavebního charakteru bez OUA	142 474	86 511
Náklady na opravy bytů bez OUA	37 651	41 057
Náklady na služby od statutárního auditora	1 965	2 005
z toho: – náklady za povinný audit účetní závěrky pro daný rok	1 125	1 125
– náklady za jiné neauditorské služby	840	880
Opravné a údržbové akce	10 778 340	12 206 330
z toho: – opravy a udržování stavebního charakteru	9 500 635	10 584 640
– ostatní služby	1 277 705	1 621 690
Ostatní	2 072 728	2 204 447
z toho: – opravy a udržování	791 214	830 494
- služby (nájemné, provoz, servis a úpravy SW, úklid nástupišť, ostraha, ekologie apod.)	1 281 514	1 373 953
Celkem (výkaz zisku a ztráty řádek A.3.)	13 033 158	14 540 350

Tabulka k 4.17

Položka	Rok 2019	Rok 2020
Dotace SFDI na opravy a údržbu celostátních a regionálních drah	19 414 884	20 751 758
Neinvestiční dotace ze SFDI – provozně účelová	30 358	37 626
Neinvestiční dotace ze SR	--	324 001
Dotace ze SFDI na provozování dráhy	4 252 625	2 631 446
Ostatní dotace	10 051	9 988
Tržby z výzisku materiálu	327 906	289 554
Přijaté smluvní pokuty a úroky z prodlení	239 772	41 817
Nároky na náhrady za manka a škody	1 182 477	61 039
Výnos z titulu prominutí závazků Správy železnic (odlužení)	--	583 822
Prominutí odvodu a penále za porušení rozpočtové kázně	--	2 631 860
Ostatní	92 140	57 558
Jiné provozní výnosy celkem (výkaz zisku a ztráty řádek III.3.)	25 550 213	27 420 469

4.18 JINÉ PROVOZNÍ NÁKLADY

Výši ostatních provozních nákladů v roce 2020 nejvíce ovlivnily náklady vyplývající z Prohlášení o dráze, kdy na základě platného zákona o dráhách, ve znění pozdějších předpisů, má dopravce právo uplatnit u Správy železnic náklady v případě zabezpečení náhradní autobusové dopravy za přerušenu osobní dopravu. Celkově bylo za rok 2020 uhrazeno dopravcům 241 701 tis. Kč (2019 – 470 293 tis. Kč). Na pokles nákladů mělo nezanedbatelný vliv snížení výkonů dopravců na síti provozované Správou železnic v období pandemie.

Významný pokles ostatních provozních nákladů plyne zejména z vypořádání odvodové povinnosti z titulu porušení rozpočtové kázně při realizaci investičních akcí.

4.19 OSTATNÍ FINANČNÍ VÝNOSY

Finanční výnosy zahrnují zejména kurzové zisky z přepočtu cizoměnových transakcí.

4.20 OSTATNÍ FINANČNÍ NÁKLADY

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

Tabulka k 4.18

Položka	Rok 2019	Rok 2020
Pokuty a penále, úroky z prodlení	737 846	1 998
Odpisy pohledávek	7 590	3 523
Odpis zmařených investic	659	366
Vyplacené renty	4 877	5 016
Náklady spojené s nezaměstnáváním osob se sníženou pracovní schopností	36 000	41 513
Pojistné majetku a odpovědnosti	95 956	94 850
Členské příspěvky	9 267	15 708
Manka a škody	422	2 956
Škody v odpovědnosti způsobené na cizím majetku	15 259	19 522
Náklady vyplývající z Prohlášení o dráze	470 293	241 701
Ostatní	52 854	34 025
Jiné provozní náklady celkem (výkaz zisku a ztráty řádek F.5.)	1 431 023	461 178

5. Zaměstnanci, vedení organizace a statutární orgány

5.1 OSOBNÍ NÁKLADY A POČET ZAMĚSTNANCŮ

K 1. 1. 2020 zaměstnávala Správa železnic 17 096 zaměstnanců pracujících v 18 organizačních složkách podle náplně činnosti a regionů a dále na Generálním ředitelství se sídlem v Praze, které zajišťuje strategickou a organizační roli v organizaci.

S účinností od 1. 1. 2020 byla realizována změna organizační struktury Generálního ředitelství (transformace odboru strategie a odboru přípravy staveb, zřízení nového odboru mezinárodních vztahů a odboru projektování staveb) a s účinností od 1. 4. 2020 pak došlo ke změně organizační struktury většiny organizačních složek Správy železnic. Jednalo se o změny, spočívající zejména v centralizaci ekonomiky, přípravy organizační struktury na převzetí činností správy telekomunikační infrastruktury, sloučení dvou správ železniční geodézie (Olomouc a Praha) do jedné organizační jednotky, zrušení organizační jednotky Správa železniční energetiky (její činnosti převzala v regionu oblastní ředitelství, Centrum sdílených služeb a Generální ředitelství), transformaci Centra sdílených služeb a Technické ústředny dopravní cesty, která se současně přejmenovala na Centrum telematiky a diagnostiky. Svůj název změnila i organizační jednotka Hasičská záchranná služba na Hasičský záchranný sbor.

K 1. 4. 2020 se snížil počet organizačních složek na 16, tj. na Generální ředitelství a 15 organizačních jednotek.

Nadále pokračoval proces racionalizace a optimalizace související s předáváním investičních staveb do provozu, v jehož důsledku se snížil celkový počet zaměstnanců řízení provozu o 34 (tj. o 0,5 %).

V průběhu roku 2020 bylo vyplaceno odstupné 240 zaměstnancům.

K 31. 12. 2020 bylo ve společnosti zaměstnáno 17 276 zaměstnanců (31. 12. 2019 – 17 136), což je vzhledem k výše uvedeným vlivům o 140 zaměstnanců více oproti stavu k 31. 12. 2019.

5.2 POSKYTNUTÉ PŮJČKY, ÚVĚRY ČI OSTATNÍ PLNĚNÍ

Členové vedení organizace neobdrželi v letech 2019 a 2020 žádné půjčky a úvěry, či jiné odměny a plnění nad rámec základních odměn a plnění sjednaných v manažerské smlouvě schválených správní radou.

V roce 2020 byly členům správní rady a členům jejích výborů vyplaceny odměny v celkové výši 3 081 tis. Kč (2019 – 2 923 tis. Kč).

Tabulka k 5.1 Průměrný přepočtený počet zaměstnanců a členů vedení Správy železnic a související běžné osobní náklady za rok 2019 a 2020:

2019	Průměrný počet zaměstnanců	Mzdové náklady	Soc. zabezpečení a zdrav. pojištění	Ostatní náklady	Osobní náklady celkem
Zaměstnanci	17 101	8 076 664	2 733 753	536 155	11 346 572
Vedení *)	5	31 090	5 536	74	36 700
Správní rada a její výbory	--	2 923	991	--	3 914
Celkem	17 106	8 110 677	2 740 280	536 229	11 387 186

*) Mzdové náklady roku 2019 (včetně nákladů bývalých zaměstnanců vedení) čerpané v roce 2019 z rezervy vytvořené v roce 2018 na mzdové náklady tohoto roku činily 12 995 tis. Kč.

2020	Průměrný počet zaměstnanců	Mzdové náklady	Soc. zabezpečení a zdrav. pojištění	Ostatní náklady	Osobní náklady celkem
Zaměstnanci	17 123	8 705 933	2 928 709	550 753	12 185 395
Vedení *)	5	30 675	4 849	74	35 598
Správní rada a její výbory	--	3 081	1 041	--	4 122
Celkem	17 128	8 739 689	2 934 599	550 827	12 225 115

*) Mzdové náklady roku 2020 (včetně nákladů bývalých zaměstnanců vedení) čerpané v roce 2020 z rezervy vytvořené v roce 2019 na mzdové náklady tohoto roku činily 11 995 tis. Kč.

6. Podmíněné a další neuvedené závazky v účetnictví

6.1 ZÁVAZKY NEZÁHRNUTÉ V ROZVAZE

6.1.1 EKOLOGICKÉ ZÁVAZKY

Dle výstupů z dříve provedeného plošného ekologického auditu majetku státu s právem hospodaření pro Správu železnic (2008) a z dalších dostupných analýz vyplývá, že stav prokázaného znečištění je menší než se původně předpokládalo (souvisí to i s rozdělením majetku po ČD, s. o. v minulosti dle zák. č. 77/2002 Sb.), a proto nebude třeba tyto lokality dále intenzivně sledovat; jednalo se však pouze o dílčí vzorek míst s potenciální kontaminací z minulosti, proto nelze vyčíslit celkové možné budoucí závazky související se škodami způsobenými minulou činností (případná stará zátěž ve formě znečištění půdy, podzemní vody apod.).

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

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

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

Za rok 2020 se celkové neinvestiční náklady na oblast životního prostředí pohybovaly ve výši cca 529 mil. Kč (2019 – 508 mil. Kč). Investiční náklady za oblast protihlukové ochrany při modernizaci tratí byly vyčísleny na 49 mil. Kč (2019 – 22 mil. Kč).

Další investiční náklady, které se týkají především plánované činnosti na údržbu budov v majetku Správy železnic a svým charakterem rovněž přispívají k ochraně životního prostředí (snížením energetické náročnosti), byly v roce 2020 vyčísleny na 59 mil. Kč (2019 – 55 mil. Kč).

6.2 SOUDNÍ SPORY

6.2.1 ČEZ PRODEJ, S.R.O.

Správa železnic uzavřela na základě výběrového řízení v roce 2008 se společností ČEZ Prodej, s.r.o., (dále ČEZ) smlouvu o dodávce trakční elektrické energie na roky 2009 až 2011. Vzhledem ke změně legislativních podmínek přestala Správa železnic od 1. 1. 2010 dodávat trakční elektrickou energii dopravcům a příslušným způsobem také snížila odběr od společnosti ČEZ. Přestože se Správa železnic domnívá, že postupovala v souladu s uzavřenou smlouvou, společnost

ČEZ podala žalobu na náhradu škody ve výši rozdílu mezi sjednaným a realizovaným náhradním prodejem za roky 2010 a 2011. Celá věc je v současné době řešena soudně. Ve věci náhrady škody ve výši rozdílu mezi sjednaným a realizovaným náhradním prodejem za rok 2010 vyhověl Vrchní soud v Praze dne 19. 3. 2015 žalobě a Správa železnic byla zavázána k úhradě částky 1 131 262 tis. Kč. Na základě dovolání Správy železnic následně Nejvyšší soud ČR rozsudky soudů nižších instancí zrušil a věc vrátil Městskému soudu v Praze. Ten rozsudkem ze dne 2. 8. 2018 potvrzeným rozhodnutím Vrchního soudu v Praze ze dne 20. 5. 2019 žalobu ČEZ pravomocně zamítnul. Proti tomuto rozhodnutí podal ČEZ dne 27. 8. 2019 dovolání k Nejvyššímu soudu ČR. Toto řízení však doposud nebylo skončeno. Dne 16. 10. 2019 podal ČEZ proti témuž potvrzujícímu rozsudku Vrchního soudu v Praze ještě ústavní stížnost k Ústavnímu soudu ČR. Ústavní soud následně nálezem rozhodl tak, že napadený rozsudek v části, již bylo rozhodnuto o neúčinnosti zpětvzetí žaloby ze strany ČEZ, zrušil a vrátil Městskému soudu v Praze. Ve zbytku byla ústavní stížnost odmítnuta. Městský soud v Praze na základě uvedeného nálezu rozhodl, že zpětvzetí žaloby je neúčinné. Zrušením rozsudků Nejvyšším soudem ČR odpadl právní titul plnění ze strany Správy železnic a ČEZ vzniklo bezdůvodné obohacení. Toto bezdůvodné obohacení ČEZ odmítl Správu železnic vydat, a proto Správa železnic podala dne 17. 10. 2017 k Obvodnímu soudu pro Prahu 4 žalobu na vydání bezdůvodného obohacení. Dne 5. 2. 2019 Obvodní

soud pro Prahu 4 rozsudkem potvrzeným rozhodnutím Městského soudu v Praze ze dne 18. 9. 2019 žalobě pro vydání bezdůvodného obohacení zcela vyhověl. Na jeho základě dne 9. 10. 2019 ČEZ zaplatil Správu železnic částku 1 115 954 tis. Kč s příslušenstvím ve výši 191 679 tis. Kč. Proti rozhodnutí Městského soudu v Praze podal ČEZ dne 9. 12. 2019 dovolání k Nejvyššímu soudu ČR.

Toto řízení doposud nebylo skončeno.

Ve věci náhrady škody ve výši rozdílu mezi sjednaným a realizovaným náhradním prodejem za rok 2011 nebylo zatím soudně rozhodnuto, neboť řízení je přerušeno do skončení řízení o dovolání ve věci náhrady škody za rok 2010. Proti rozhodnutí o přerušení řízení podala Správa železnic dovolání k Nejvyššímu soudu ČR. Řízení však doposud nebylo skončeno. K 31. 12. 2020 vytvořila Správa železnic rezervu i na úroky z prodlení za rok 2020 ve výši 36 570 tis. Kč. Celková rezerva na tento soudní spor činí k 31. 12. 2020 825 543 tis. Kč (viz bod 4.9).

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

V rámci koupě části závodu byla na Správu železnic převedena nájemní smlouva se společností Grandi Stazioni Česká republika, s.r.o. (dále GS) na pronájem železniční stanice Praha hl. n. Tato smlouva ke dni 15. 10. 2016 zanikla. Na základě ustanovení této smlouvy vyčíslila GS hodnotu technického zhodnocení

provedeného za dobu pronájmu na pronajatém majetku v celkové výši 776 503 tis. Kč. Správa železnic následně vyzvala GS k doložení této hodnoty příslušnými doklady a na základě předložených dokladů akceptovala částku 565 684 tis. Kč, tuto částku Správa železnic v roce 2016 poukázala na účet GS. Zbylou částku ve výši 210 819 tis. Kč Správa železnic odmítla uhradit a GS podala dne 2. 11. 2016 k Obvodnímu soudu pro Prahu 1 žalobu o zaplacení uvedené částky včetně příslušenství (smluvní pokuta ve výši 0,5 % denně z dlužné částky a zákonného úroku z prodlení). Dne 5. 4. 2019 vydal Obvodní soud pro Prahu 1 rozsudek, kterým byla žaloba GS zamítnuta. V rámci odvolacího řízení Městský soud v Praze dne 3. 12. 2019 rozsudek soudu prvního stupně částečně potvrdil, v části jistiny ve výši 176 392 tis. Kč a smluvní pokuty z uvedené částky za dobu po 18. 1. 2017 rozsudek zrušil a věc vrátil Obvodnímu soudu pro Prahu 1 k dalšímu řízení. Následovalo podání dovolání ze strany GS k Nejvyššímu soudu ČR proti té části rozsudku Městského soudu v Praze ze dne 3. 12. 2019, v níž byl, prvostupňový rozsudek potvrzen ohledně zamítnutí nároku na část žalované smluvní pokuty a část žalovaného úroku z prodlení. O podaném dovolání Nejvyšší soud ČR rozhodl až rozsudkem ze dne 14. 12. 2020, uveřejněným dne 23. 12. 2020, jímž byla zrušena část rozsudku Městského soudu v Praze, kterou byl potvrzen zamítavý rozsudek Obvodního soudu pro Prahu 1 ohledně nároku na zaplacení zákonného úroku z prodlení ve výši 8,05 % ročně z částky 565 684 tis. Kč za období od 21. 10. 2016 do 25. 11. 2016 a nároku na úhradu smluvní pokuty ve výši 0,5 % denně z částky 742 077 tis. Kč za období od 24. 10. 2016 do 25. 11. 2016 a z částky 176 393 tis. Kč

za období od 26. 11. 2016 do 18. 1. 2017 s tím, že ohledně těchto částí žalovaných nároků se věc vrací Městskému soudu v Praze k dalšímu řízení. Důvodem uvedeného zrušovacího výroku byl závěr Nejvyššího soudu ČR o částečně nesprávném a částečně nedostatečném, a tedy i nepřezkoumatelném odůvodnění zmíněné části rozsudku Městského soudu v Praze.

Lze předpokládat, že Městský soud v Praze následně buď znovu potvrdí v této části zamítavý rozsudek Obvodního soudu pro Prahu 1 s řádným odůvodněním, nebo rovněž rozsudek Obvodního soudu pro Prahu 1 zruší a vrátí mu věc k dalšímu řízení. Vedení organizace nepovažuje případné plnění za pravděpodobné, a proto nebyla tvořena rezerva.

Dne 31. 7. 2017 obdržela Správa železnic dopis společnosti GS, jímž společnost GS uplatňuje vůči Správě železnic údajný nárok na úhradu finanční částky 1 255 622 tis. Kč z tvrzeného titulu náhrady škody z předsmulvné odpovědnosti dle ustanovení §1729 zákona č. 89/2012 Sb. (občanský zákoník). Na tento dopis reagovala Správa železnic dopisem ze dne 3. 8. 2017, jímž odmítla existenci tvrzeného nároku, jakož i další nepravdivé údaje tvrzené v dopisu GS. Dne 14. 8. 2017 pak GS podala v Obvodního soudu pro Prahu 1 v této věci žalobu. Dne 6. 3. 2018 byla žaloba oficiálně doručena soudem právnímu zástupci Správy železnic spolu se souvisejícími dokumenty vzniklými v souvislosti s řešením problematiky přípustnosti části žaloby ze strany soudů. Dne 13. 8. 2019 Obvodní soud pro Prahu 1 rozsudkem žalobu v celém rozsahu zamítnul. Proti tomuto rozsudku podala společnost GS dne 2. 12. 2019 odvolání k Městskému soudu v Praze.

Dne 29. 4. 2020 proběhlo u odvolacího soudu (Městského soudu v Praze) jednání, kde bylo projednáno odvolání GS proti rozhodnutí soudu prvního stupně. Odvolací soud potvrdil v plném rozsahu rozsudek Obvodního soudu pro Prahu 1 čj. 41 C132/2017-454 ze dne 13. 8. 2019, kterým byla zamítnuta žaloba GS, o zaplacení 1 255 622 tis. Kč s příslušenstvím z titulu předsmulvné odpovědnosti. Současně byly Správě železnic přiznány v plném rozsahu náklady řízení za odvolací řízení. Proti části tohoto rozsudku, týkající se přiznání náhrady nákladů soudního řízení Správy železnic a ČD, podala GS dne 9. 8. 2020 ústavní stížnost. K výzvě Ústavního soudu ČR se Správa železnic podáním ze dne 25. 9. 2020 k ústavní stížnosti vyjádřila a stejně jako ČD navrhla její zamítnutí. Ústavní soud ČR v uvedené věci vydal dne 15. 12. 2020 usnesení, kterým ústavní stížnost odmítl.

Předmětné soudní řízení je tedy skončeno.

6.3 MAJETKOPRÁVNÍ VZTAHY

Správa železnic převzala do své evidence i některé pozemky s nevyjasněnými majetkoprávními vztahy. Tyto případy jsou průběžně prověřovány na základě digitalizace údajů

Tabulka k 6.4 Aktuální předpoklady konečné částky nákladů:

Stav k 31. 12. 2020	Dosud provedená výstavba	Zbývající odhadované náklady	Celkové odhadované náklady
I. koridor	40 759 568	0	40 759 568
II. koridor	39 016 291	0	39 016 291
III. koridor	51 959 394	6 027 880	57 987 274
IV. koridor	29 870 488	6 592 655	36 463 143
Celkem	161 605 741	12 620 535	174 226 276

v katastru nemovitostí. Případné úpravy se účtují proti účtům vlastního kapitálu (viz bod 3.4).

6.4 BUDOUCÍ ZÁVAZKY Z KORIDOROVÉ VÝSTAVBY

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

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

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

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

7. Další informace

7.1 VZNIK ORGANIZACE

Dne 1. 3. 2002 nabyl účinnosti zákon č. 77/2002 Sb., o akciové společnosti České dráhy, státní organizaci Správa železniční dopravní cesty a o změně zákona č. 266/1994 Sb., o dráhách, ve znění pozdějších předpisů a zákona č. 77/1997 Sb., o státním podniku, ve znění pozdějších předpisů (dále zákon o transformaci). Na základě tohoto zákona došlo dne 31. 12. 2002 k ukončení činnosti ČD, s. o. a od 1. 1. 2003 ke vzniku SŽDC (nyní Správa železnic) a společnosti ČD jako jejich právních nástupců.

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

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

I když bylo při dělení majetku na jednotlivé nástupnické organizace postupováno se snahou zajistit správné a právně konzistentní rozdělení majetku a závazků, přetrvávají i nadále možnosti alternativního výkladu některých ustanovení zákona o transformaci. To se týká zvláště dlouhodobého hmotného majetku a zdrojů jeho financování. Účetní závěrka Správy železnic neobsahuje žádné úpravy, které by mohly vyplynout z takových případných budoucích změn použitých výkladů a z nich vyplývajících dopadů do vykazovaných položek a hodnot majetku a závazků Správy železnic.

7.2 VÝZNAMNÉ FAKTORY OVLIVŇUJÍCÍ ČINNOST SPRÁVY ŽELEZNIC

Správa železnic vznikla a její činnost se řídí zákonem o transformaci, zákonem č. 266/1994 Sb., a dalšími obecnými právními předpisy upravujícími postavení státní organizace. Z výše uvedených zákonů vyplývá mimo jiné rozsah majetku, se kterým hospodaří Správa železnic, nebo její role při provozování a zabezpečení provozuschopnosti železniční dopravní cesty ve veřejném zájmu.

Novelizací zákona o transformaci přešla na Správu železnic ke dni 1. 7. 2008 činnost provozovatele dráhy. Z toho důvodu byla k 30. 6. 2008 ukončena platnost smlouvy

mezi Správou železnic a ČD o zabezpečení provozuschopnosti dráhy a tato byla nahrazena jednotlivými dílčími smlouvami zabezpečujícími vzájemné vztahy mezi Správou železnic a ČD.

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

Na základě usnesení vlády ČR č. 1546 ze dne 21. 12. 2015 o koupi části závodu „Železniční stanice“ od ČD na Správu železnic byl ke dni 1. 7. 2016 realizován převod této části závodu. Předmětem koupě byly pozemky, budovy, movitý a další majetek spolu s operativní evidencí, zásobami, pohledávkami, závazky a časovým rozlišením.

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

Správa železnic má pro rok 2021 schváleno financování od Státního fondu dopravní infrastruktury na investiční i neinvestiční činnosti ve výši 52 830 722 tis. Kč. V oblasti neinvestic je v rámci shora uvedené částky prozatím blokováno 2 610 416 tis. Kč z důvodu nedostatečného zajištění příjmů SFDI. V průběhu roku 2021 se očekává odblokování této částky a dílčí posílení limitu na opravy a údržbu tratí minimálně na výši prostředků poskytnutých v roce 2020. Správa železnic zároveň soustavně s MD a SFDI řeší využitelnost prostředků z Recovery and Resilience Facility (RRF), které jsou v oblasti investic zahrnuté ve schválené částce pro rok 2021 ve výši 6 557 680 tis. Kč. Aktuálně se předpokládá, že tato částka bude ještě navýšena, čímž se sníží potřeba národních zdrojů. Vedení Správy železnic je přesvědčeno, že potřebný rozsah finančních prostředků se podaří během roku 2021 zajistit a umožní Správě železnic poskytovat služby v obdobném rozsahu jako v roce 2020, a tudíž účetní závěrka je sestavena za předpokladu, že účetní jednotka bude schopna nepřetržitě pokračovat ve své činnosti.

7.3 VZTAHY S VÝZNAMNÝMI ODBĚRATELI ČD A ČD CARGO

K 31. 12. 2020 eviduje Správa železnic pohledávky a závazky za ČD, jejichž celková čistá hodnota představuje pohledávku společnosti ve výši 355 822 tis. Kč (2019 – 470 125 tis. Kč). Částka, která je v rozvaze vykázána jako součást pohledávek z obchodních vztahů a poskytnutých záloh, činí za ČD 486 605 tis. Kč (2019 – 596 077 tis. Kč). Závazek z obchodních vztahů, včetně přijatých záloh, představuje částku ve výši 130 783 tis. Kč (2019 – 125 952 tis. Kč).

K 31. 12. 2020 eviduje Správa železnic pohledávky a závazky vůči ČD Cargo, jejichž celková čistá hodnota představuje pohledávku společnosti ve výši 174 347 tis. Kč (2019 – 189 388 tis. Kč). Částka, která je v rozvaze vykázána jako součást pohledávek z obchodních vztahů, činí za ČD Cargo 221 503 tis. Kč (2019 – 246 626 tis. Kč). Závazek z obchodních vztahů včetně přijatých záloh představuje částku ve výši 47 156 tis. Kč (2019 – 57 238 tis. Kč).

7.4 PRIVATIZACE

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

V roce 2020 byly realizovány celkem dva privatizační projekty na majetek v účetním okruhu MOZ, jehož účetní zůstatková hodnota činila celkem 14 113 tis. Kč (2019 – 764 tis. Kč). Jednalo se o privatizační projekty realizované formou doprivatizací pozemků po privatizaci bytového fondu.

K 31. 12. 2020 Správa železnic eviduje dlouhodobý majetek určený k úhradě závazků převzatých po ČD, s. o., uvedený v příloze zákona o transformaci v účetní zůstatkové hodnotě 464 506 tis. Kč.

K 31. 12. 2019 činila účetní zůstatková hodnota tohoto majetku 479 217 tis. Kč.

7.5 PRODEJ MAJETKU

Prodej zbytného nemovitého majetku – okruh ZDC

Za rok 2020 v okruhu Železniční dopravní cesta (dále ZDC) činily tržby z prodeje nemovitého majetku schváleného vládou ČR celkem 33 569 tis. Kč (2019 – 33 922 tis. Kč).

Prodej zbytného nemovitého majetku – okruh MOZ

Za rok 2020 obdobně jako v roce 2019 nebyl uzavřen žádný obchodní případ prodeje z okruhu MOZ.

Tabulka k 7.3 Významné výnosy Správy železnic realizované ve vztahu ke společnosti ČD:

	Rok 2019	Rok 2020
Tržby za použití železniční dopravní cesty – osobní doprava	1 809 153	1 601 187
Tržby za použití železniční dopravní cesty – nákladní doprava	4 723	4 661
Tržby za přidělení kapacity ŽDC	51 827	57 932
Tržby za elektrickou energii	1 639 957	1 643 616
Výkony Hasičského záchranného sboru za poskytování HZS	1 861	671
Výkony za provoz telekomunikačních sítí	55 166	53 971
Celkem	3 562 687	3 362 038

Tabulka k 7.3 Významné výnosy Správy železnic realizované ve vztahu k ČD Cargo:

	Rok 2019	Rok 2020
Tržby za použití železniční dopravní cesty – nákladní doprava	883 024	765 423
Tržby za přidělení kapacity ŽDC	24 451	27 471
Tržby za elektrickou energii	717 160	683 233
Výkony Hasičského záchranného sboru za poskytování HZS	1 427	995
Výkony za provoz telekomunikačních sítí	38 763	39 701
Celkem	1 664 825	1 516 823

7.6 PRONÁJEM MAJETKU

Pronájem majetku vedený v účetním okruhu ZDC

K 31. 12. 2020 bylo evidováno 2 339 nájemních smluv na byty, přičemž tržby z nich dosáhly celkem 84 635 tis. Kč (2019 – 84 928 tis. Kč).

Na ostatní nemovitý majetek mimo bytový fond bylo evidováno 6 802 nájemních smluv, přičemž tržby z nich včetně movitého majetku dosáhly celkem 431 307 tis. Kč (2019 – 472 225 tis. Kč).

Tržby z pronájmu celkem činily 515 942 tis. Kč (2019 – 557 153 tis. Kč).

Pronájem majetku vedený v účetním okruhu MOZ

K 31. 12. 2020 bylo evidováno 70 nájemních smluv na byty, přičemž tržby z nich dosáhly celkem 2 090 tis. Kč (2019 – 2 074 tis. Kč).

Na ostatní majetek nemovitý mimo bytový fond bylo evidováno 123 nájemních smluv, přičemž tržby z nich dosáhly celkem 12 598 tis. Kč (2019 – 12 603 tis. Kč).

Tržby z pronájmu tedy celkem činily 14 688 tis. Kč (2019 – 14 677 tis. Kč).

7.7 PŘEHLED O PENĚŽNÍCH TOCÍCH

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

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

7.8 PANDEMIE COVID-19

V následujícím roce se předpokládá pokračování omezení souvisejících s pandemií COVID-19, což Správa železnic reflektuje v očekávání nižších tržeb za použití ŽDC, tržeb za elektrickou energii a tržeb vyplývajících z pronájmů komerčních prostor.

Tabulka k 7.7 Zůstatek peněžních prostředků a peněžních ekvivalentů je na konci účetního období následující:

	Zůstatek k 31. 12. 2019	Zůstatek k 31. 12. 2020
Peněžní prostředky v pokladně	3 241	2 816
Peněžní prostředky na účtech	3 786 689	5 126 673
Celkem (rozhaha řádek C.IV)	3 789 930	5 129 489

8. Události po datu účetní závěrky

8.1 ZMĚNA V ORGÁNECH A VÝBORECH SPRÁVY ŽELEZNIC

Správní rada Správy železnic svým usnesením č. 5/2021 ze dne 12. 2. 2021 vzala na vědomí rezignaci Ing. Tomáše Čočka, Ph.D., na členství ve správní radě ke dni 31. 1. 2021.

Správní rada Správy železnic svým usnesením č. 10/2021 ze dne 26. 2. 2021 vzala na vědomí rezignaci Ing. Tomáše Čočka, Ph.D., na členství ve Výboru pro audit a Výboru pro strategii ke dni 28. 2. 2021.

V Praze, dne 26. března 2021



Bc. Jiří Svoboda, MBA
generální ředitel

Osoby odpovědné za výroční zprávu

Čestné prohlášení

Prohlašujeme, že údaje uvedené ve výroční zprávě za rok 2020 odpovídají skutečnosti a že žádné podstatné okolnosti, které nám byly známy a které by mohly ovlivnit přesné a správné posouzení organizace Správa železnic, státní organizace, nebyly vynechány.

Závěrka vydání této výroční zprávy je ke dni 26. března 2021.



Bc. Jiří Svoboda, MBA
generální ředitel



Ing. Aleš Krejčí
náměstek generálního ředitele
pro ekonomiku

Výroční zpráva o činnosti v oblasti poskytování informací

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

Výroční zpráva o činnosti v oblasti poskytování informací ve smyslu § 18 zákona č. 106/1999 Sb., o svobodném přístupu k informacím za rok 2020

čj. 1525/2021-SŽ-GŘ-O25

V souladu s ustanovením § 18 zákona č. 106/1999 Sb., o svobodném přístupu k informacím, (dále jen InfZ) zveřejňuje Správa železnic, státní organizace, výroční zprávu za rok 2020 o činnosti v oblasti poskytování informací.

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

a) počet podaných žádostí o informace	181
počet vydaných rozhodnutí o odmítnutí žádosti	36
počet vydaných rozhodnutí o odmítnutí části žádosti	39
b) počet podaných odvolání proti rozhodnutí	15
c) počet ukončených soudních řízení	4
d) výčet poskytnutých výhradních licencí	0
e) počet stížností podaných podle § 16a	4

K BODU C) VÝROČNÍ ZPRÁVY

Správa železnic uvádí seznam rozsudků správních soudů o žalobách proti rozhodnutí nadřízených orgánů povinných subjektů o odvolání proti jimi vydaným rozhodnutím o (částečném) odmítnutí žádosti o poskytnutí informace:

- Rozsudek MS v Praze 5A 204/2016-63 – žádost o informace;
- jakým způsobem a z jakých důvodů se měnila cena za převod části závodu „Železniční stanice“ a zaslání podkladů, na základě kterých byla cena měněna;
- sdělení výše příjmů a výdajů části závodu „Železniční stanice“ za období posledních deseti let ode dne doručení žádosti;
- sdělení výše staničního poplatku, kterým je a/nebo bude spolufinancován provoz nádražních budov převáděných v rámci závodu „Železniční stanice“. V případě, že je staniční poplatek pro jednotlivá nádraží různý, žádáme o sdělení skutečností, na základě kterých došlo k takovému rozlišení, a výši jednotlivých staničních poplatků;
- zaslání veškerých znaleckých posudků včetně příloh, které se týkají výše staničních poplatků nádražních budov převáděných v rámci závodu „Železniční stanice“.

Soud zamítl žalobu proti rozhodnutí generálního ředitele Správy železniční dopravní

cesty, státní organizace, ze dne 19. 8. 2016.

- Rozsudek MS v Praze 5A 56/2017-50 – poskytnutí informací vztahujících se k pronájmu jednotlivých prostor v nádražních budovách železničních stanic Praha hlavní nádraží, Břeclav, Česká Třebová, Český Těšín, Havířov, Hranice na Moravě, Olomouc hlavní nádraží, Ostrava hlavní nádraží, Ostrava-Svinov, Pardubice, Zábřeh na Moravě, a to konkrétně o poskytnutí:

- 1) Ceníku nájemného pro společnost České dráhy, a.s., za m² týkající se pronájmu prodejních prostor (prodejní okénka a zákaznická centra).
- 2) ceníku nájemného pro společnost České dráhy, a.s., za m² týkající se pronájmu kancelářských prostor a čekáren.
- 3) ceníku nájemného pro společnost České dráhy, a.s., za m² týkající se pronájmu záboru prostoru v hale pro prodejní automat.
- 4) ceníku nájemného pro společnost České dráhy, a.s., za m² týkající se reklamních ploch (nástěnky atd.).

Rozsudek zrušil rozhodnutí SŽDC a vrátil věc SŽDC k dalšímu řízení.

- Rozsudek MS v Praze 9A 188/2018 - 51 – žádost o průběžné informace o jízdách všech vlaků v síti SŽDC, tj. nejen

osobních vlaků, ale včetně pohybu nákladních vlaků, pracovních vlaků atd., a to formou plného a časově a funkčně neomezeného přístupu do aplikace GRAPP – soud zamítl žalobu proti rozhodnutí generálního ředitele Správy železniční dopravní cesty ze dne 7. 8. 2018.

- Rozsudek NSS 2 As 194/2019-66 – o kasační stížnosti Správy železniční dopravní cesty, státní organizace, proti rozsudku MS v Praze ze dne 6. 6. 2019, čj. 6A 135/2018-61. NSS dospěl k závěru, že kasační stížnost není důvodná, a proto ji zamítl.

K BODU D) VÝROČNÍ ZPRÁVY

Správa železnic sděluje, že částka za náklady na právní zastoupení v soudních řízeních činila 148 200 Kč. Výdaje spojené se soudními řízeními činily 4 114 Kč.

K BODU E) VÝROČNÍ ZPRÁVY

Správa železnic sděluje, že stížnosti na postup při vyřizování žádosti o informace byly podány:

- žadatelem, kterému po uplynutí lhůty podle § 14 odst. 5 písm. d) nebo § 14 odst. 7 nebyla poskytnuta informace nebo předložena konečná licenční nabídka a nebylo vydáno rozhodnutí o odmítnutí žádosti;

- žadatelem, kterému byla informace poskytnuta částečně, aniž bylo o zbytku žádosti vydáno rozhodnutí o odmítnutí;
- žadatelem, kterému po uplynutí lhůty podle § 14 odst. 5 písm. d) nebo § 14 odst. 7 nebyla poskytnuta informace nebo předložena konečná licenční nabídka a nebylo vydáno rozhodnutí o odmítnutí žádosti;
- žadatelem, kterému po uplynutí lhůty podle § 14 odst. 5 písm. d) nebo § 14 odst. 7 nebyla poskytnuta informace nebo předložena konečná licenční nabídka a nebylo vydáno rozhodnutí o odmítnutí žádosti.

Praha 25. února 2021



JUDr. Marcel Bařha

ředitel odboru právních činností

Náležitosti dle § 21 zákona o účetnictví v platném znění

Tato výroční zpráva je zpracována v kontextu zákonných požadavků na strukturu Výroční zprávy dle ustanovení § 21 zákona č. 563/1991 Sb., o účetnictví, ve znění pozdějších předpisů.

Výroční zpráva obsahuje kromě informací nezbytných pro naplnění účelu výroční zprávy dále zákonem vyjmenované finanční a nefinanční informace:

a) o skutečnostech, které nastaly až po rozvahovém dni a jsou významné pro naplnění účelu výroční zprávy:

Po rozvahovém dni nenastaly žádné významné skutečnosti, které by ovlivnily budoucnost nebo hospodaření Správy železnic.

b) o předpokládaném vývoji činnosti účetní jednotky:

Předpokládá se, že Správa železnic bude v následujícím období vykonávat svoji činnost ve stávajícím rozsahu v souladu se zákonem č. 266/1994 Sb., o dráhách ve znění pozdějších předpisů. Blíže je rozvedeno v kapitolách „Modernizace a rozvoj železniční dopravní cesty – Další vývoj“ a „Hospodaření organizace – Předpokládaná hospodářská situace“.

c) o aktivitách v oblasti výzkumu a vývoje: Správa železnic se zapojuje do řady projektů vědy a výzkumu, především jako aplikační garant. Detailně oblast popisuje kapitola „Výzkum, vývoj a inovace“.

d) o nabytí vlastních akcií nebo vlastních podílů:

Správa železnic není kapitálovou společností a ani nedrží žádný podíl v jiné kapitálové společnosti.

e) o aktivitách v oblasti ochrany životního prostředí a pracovněprávních vztazích:

Správa železnic zodpovědně přistupuje k ochraně životního prostředí a snaží se minimalizovat vliv železnice na životní prostředí (detailněji v kapitole „Společenská zodpovědnost – Životní prostředí“). Jako jeden z nejvýznamnějších zaměstnavatelů poskytuje Správa železnic svým zaměstnancům pestrou škálu benefitů, pečuje o jejich rozvoj a usiluje o bezpečné pracovní prostředí. Více informací je uvedeno v kapitole „Lidské zdroje“.

f) o tom, zda účetní jednotka má pobočku nebo jinou část obchodního závodu v zahraničí:

Správa železnic nemá žádné pobočky či jiné části společnosti v zahraničí.

g) požadované podle zvláštních právních předpisů:

Správa železnic dle zákona č. 106/1999 Sb., o svobodném přístupu k informacím, zveřejňuje Výroční zprávu o činnosti v oblasti poskytování informací. Tato je uvedena v kapitole „Výroční zpráva o činnosti v oblasti poskytování informací“.

Seznam zkratek

BK	bezстыková kolej
BIM	informační modelování staveb (Building Information Modeling/Management)
BOZP	bezpečnost a ochrana zdraví při práci
CDE	společné datové prostředí
CDP	centrální dispečerské pracoviště Nástroj pro propojení Evropy
CEF	(Connecting Europe Facility) Společenství evropských železnic a infrastrukturních společností
CER	(Community of European Railway and Infrastructure Companies)
CTD	Centrum telematiky a diagnostiky
COVID-19	vysoce infekční onemocnění způsobené koronavirem SARS-CoV-2 identifikovaným v roce 2019
CSS	Centrum sdílených služeb
ČD	České dráhy, a.s.
ČD Cargo	ČD Cargo, a.s.
ČD, s. o.	České dráhy, státní organizace
ČNB	Česká národní banka
ČÚZK	Český úřad zeměměřický a katastrální
ČVUT	České vysoké učení technické
DB	Deutsche Bahn
DOZ	dálkové ovládání zabezpečovacího zařízení
DÚR	dokumentace pro vydání rozhodnutí o umístění stavby (územní rozhodnutí)

DTM	digitální technická mapa
DTMŽ	digitální technická mapa železnice
D3	předpis Správy železnic pro zjednodušené řízení drážní dopravy
EIA	vyhodnocení vlivů na životní prostředí (proces, studie)
EIB	Evropská investiční banka
EK	Evropská komise
ERMTS	Evropský systém řízení železniční dopravy (European Rail Traffic Management System)
ETCS	Evropský vlakový zabezpečovací systém (European Train Control System)
ETSI	Institut pro standardy v oblasti telekomunikací
EU	Evropská unie
FKSP	fond kulturních a sociálních potřeb
GP	geometrická poloha
GŘ	generální ředitel Správy železnic/ generální ředitelství Správy železnic
GS	Grandi Stazioni Česká republika, s.r.o.
GSM-R	Globální systém pro mobilní komunikaci v prostředí železnice (Global System for Mobile Communication – Railway)
HZS	Hasičský záchranný sbor
Hrtkm	hrubý tunový kilometr
IRS	mezinárodní železniční standardy (International Railway Standards)

ITS	inteligentní dopravní systém
KPI	klíčové ukazatele výkonnosti (Key Performance Indicators)
Lv	lokomotivní vlaky
MD	Ministerstvo dopravy ČR
MF	Ministerstvo financí ČR
Mn	manipulační vlak
MOON	mzdové a ostatní osobní náklady
MS Teams	komunikační software (Microsoft Teams)
MOZ	účetní okruh „Majetek k oddlužení závazků“
OP PIK	Operační program Podnikání a inovace pro konkurenceschopnost
OPD2	Operační program Doprava v rámci Evropské unie
OŘ	oblastní ředitelství
Os	osobní vlak
OSN	Organizace spojených národů
OSŽD	Organizace pro spolupráci železnic
Pn	průběžný nákladní vlak
PRIME	Platforma evropských manažerů infrastruktury
R	rychlík
RFC	Železniční nákladní koridory (Rail Freight Corridors)
RNE	Sdružení evropských manažerů infrastruktury (RailNetEurope)
RISC	Výbor pro železniční

RRF	interoperabilitu a bezpečnost fond obnovy EU (Recovery and Resilience Facility)
SERAC	Výbor pro jednotný evropský železniční prostor (Single European Railway Area Committee)
SFDI	Státní fond dopravní infrastruktury
SNFC	Société nationale des chemins de fer français
Sp	spěšný vlak
SS	stavební správa
SP	studie proveditelnosti
Sv	soupravový vlak
SW	software
TEN-T	Transevropská dopravní síť (Trans-European Network – Transport)
TSI	technická specifikace pro interoperabilitu
UIC	Mezinárodní železniční Unie (International Union of Railways)
VRT	Vysokorychlostní trať
Vlkm	vlakový kilometr
ZDC	účetní okruh „Železniční dopravní cesta“
ŽDC	železniční dopravní cesta

Identifikační a kontaktní údaje

Název organizace
Zakladatel

Správa železnic, státní organizace
Česká republika (výkonem funkce
zakladatele je pověřeno
Ministerstvo dopravy ČR)

Datum vzniku
Identifikační číslo

1. 1. 2003
70994234

Rejstříkový soud
Spisová značka:

Praha
oddíl A, vložka 48384

Sídlo organizace

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

Telefon
E-mail

222 335 711
info@spravazeleznic.cz

Internetová adresa

www.spravazeleznic.cz

