

Vysokou rychlostí rokem 2021

Výroční zpráva



Výroční zpráva 2021

Rychlá jízda 2021

Přehled klíčových kroků na cestě k efektivním inovacím a moderní síti vysokorychlostních trati v České republice.



Leden

Podoba terminálu vysokorychlostní trati Praha východ oficiálně zveřejněna.

Zahájena stavba nové odbočky Rajhrad a rekonstrukce výpravní budovy ve stanici Písek.

Začínají projekční práce na prvním úseku vysokorychlostní trati v Polabí.

Únor

Startuje přestavba jednoho z posledních úseků I. koridoru Ústí n. Orlicí – Brandýs nad Orlicí.

Březen

Končí modernizace traťových úseků Beroun – Králův Dvůr a Křižanov – Sklené nad Oslavou.

Zahájení devítiměsíční rekonstrukce mostu přes Sázavu na trati Havlíčkův Brod – Pardubice.

Duben

Začíná celková rekonstrukce historické výpravní budovy na plzeňském hlavním nádraží.

Dokončení stavby „Zvýšení traťové rychlosti v úseku Valašské Meziříčí – Hustopeče nad Bečvou“.

Infocentrum Správy železnic na Hlavním nádraží v Praze se otevírá prvním návštěvníkům.

Květen

Začíná rekonstrukce a zdvoukolejnění trati Pardubice-Rosice nad Labem – Stěblová.

Zabezpečovací systém ETCS instalován v úseku Praha-Uhřetěves – Votice.

Červen

Rekonstruovaná výpravní budova v Třebíči opět otevřena.

Zahájeny opravy II. koridoru z Břeclavi do Hodonína, který vážně poškodilo tornádo.

01

02

03

04

05

06

07

08

09

10

11

12

Červenec

Vítězný architektonický návrh hlavního nádraží v Brně představen veřejnosti.

Opravy nádražní budovy na zastávce Litoměřice město jsou u konce.

Podepsána smlouva na dokumentaci pro územní řízení pro Krušnohorský tunel. Projekční práce tak běží již na dvou úsecích budoucí vysokorychlostní sítě.

Srpen

Rekonstrukce zahájeny: Renovací projdou nejen traťové úseky Děčín východ – Děčín-Prostřední Žleb, Brno-Maloměřice – Adamov, ale i stanice Roudnice nad Labem, Holešov a Adamov.

Září

Nově otevřená stanice Praha-Zahradní Město a podchod na pražském Hlavním nádraží ulehčí život cestujícím.

Start rekonstrukce úseku Adamov – Blansko a finalizace rozsáhlé akce mezi Rumburkem a Velkým Šenovem.

První stanice dostávají nový mobiliář.

Uzavřena smlouva na dokumentaci pro územní řízení a zahájení projekčních prací na úseku vysokorychlostní trati Jižní Morava.

Říjen

Náročná rekonstrukce Vilémovského viaduktu úspěšně završena.

Nová diagnostická vozidla Správy železnic představena na pražském hlavním nádraží.

Spolupráce s francouzskými státními drahami (SNFC) na přípravě vysokorychlostních tratí v Česku pokračuje. Správa železnic uzavřela novou smlouvu s SNCF Réseau na příštích osm let.

Listopad

Stanice Vsetín bude součástí přestupního terminálu. Celková rekonstrukce začíná.

Vypsána veřejná zakázka na dokumentaci pro územní řízení vysokorychlostní tratě Podřipsko.

Prosinec

Nové zastávky Brno-Starý Lískovec a Ostopovice otevřeny cestujícím.

Dokončení rekonstrukce stanice Pačejov, novotou září i výpravní budova.

Vypsána veřejná zakázka na dokumentaci pro územní řízení vysokorychlostní tratě Střední Čechy a Vysočina fáze I.

Největší milník 2021...

V průběhu uplynulého roku byly zahájeny projekční práce ke třem úsekům nových vysokorychlostních železnic. Jde o Krušnohorský tunel, který zajistí napojení české vysokorychlostní infrastruktury na západoevropskou, trať Jižní Morava mezi Modřicemi a Šakvicemi a trať Polabí mezi Prahou a Poříčany.



Obsah

Úvodní slovo	6
Profil organizace	8
Základní údaje o organizaci	8
Představení členů vedení organizace	9
Správa a řízení organizace	10
Strategie	14
Výzkum, vývoj a inovace	16
Činnost organizace	22
Výroční tratí	22
Provozní schopnost železniční dopravní cesty	23
Modernizace a rozvoj železniční dopravní cesty	26
Provozování železniční dopravní cesty	30
Výkony dopravců na síti Správy železnic	31
Mezinárodní spolupráce	32
Hospodaření organizace	38
Interní audit a řízení rizik	40
Lidské zdroje	44
Společenská odpovědnost	48
Finanční část	50
Zpráva auditora	52
Rozvaha	54
Výkaz zisku a ztráty	56
Přehled o změnách vlastního kapitálu	58
Přehled o peněžních tocích	59
Příloha v účetní uzávěrce	60
Osoby odpovědné za výroční zprávu	78
Výroční zpráva o činnosti v oblasti poskytování informací	79
Náležitosti dle § 21 zákona o účetnictví v platném znění	80
Seznam zkratk	81

Úvodní slovo

Dámy a pánové, vážení obchodní partneři,

dokončení 92 kilometrů zmodernizovaných tratí, zahájení a pokračování modernizačních tratí i stanic, další kroky v přípravě výstavby prvních úseků VRT nebo rekonstrukce a opravy nádražních budov s důrazem na jejich bezbariérovost. To je jen krátký výčet nejdůležitějších počinů Správy železnic v roce 2021. Samozřejmě se k nim řadí i nepřetržitý každodenní provoz na české železnici. V kontextu vnějších podmínek, které ovlivňovaly i naši činnost, jsme obstáli, a proto se uplynulých dvanáct měsíců zařadí mezi neúspěšnější v historii státní organizace.

Hospodařili jsme s rekordním rozpočtem 60 miliard Kč, z něhož 37 miliard bylo určeno na investice. Díky připraveným projektům Správa železnic velmi úspěšně čerpala finanční prostředky z fondů EU, jejich podíl na investicích překročil částku 20 miliard Kč. Pro modernizaci železniční infrastruktury v České republice jsme využili 99,9 % všech evropských dotačních prostředků, které byly k dispozici.

Zahájili jsme další tři projekty z programu Blending Call, a to v úsecích Ústí nad Orlicí – Brandýs nad Orlicí, Brno-Maloměřice – Adamov a Adamov – Blansko. Kvůli rozsáhlým stavebním pracím se od poloviny prosince 2021 zastavil na rok provoz všech vlaků mezi Brnem a Blanskem. Do realizace postoupila rekonstrukce stanice Vsetín, stejně jako modernizace a zdvoukolejnění železniční trati mezi Pardubicemi-Rosicemi nad Labem a Stéblovou. Druhým rokem pokračovaly stavební práce na přestavbě uzlu Pardubice, na koridoru mezi Velimí a Poříčany a výrazně se posunuly stavby na čtvrtém koridoru Votice – Sudoměřice a Soběslav – Doubí u Tábora.

Česká železniční síť má od září 2021 novou stanicí. Praha-Zahradní Město se nachází na traťové přeložce, kterou Správa železnic vybudovala v rámci modernizace úseku Praha-Hostivař – Praha hl. n., a to včetně kapacitnější čtyřkolejné trati. V prosinci prakticky skončila rekonstrukce mezi Lysou nad Labem a Čelákovicemi, jejíž klíčovou částí byla výměna mostu přes řeku Labe v Čelákovících. Ukončili jsme modernizaci části třetího koridoru z Berouna do Králova Dvora včetně celkové přestavby stanice Beroun a rekonstrukci úseku Valašské Meziříčí – Hustopeče nad Bečvou. Zprovoznil jsme trať z Olomouce do Uničova, která je nově elektrifikovaná. V projektu Praha – Kladno s odbočkou na pražské letiště jsme první dva úseky přiblížili ke stavebnímu zahájení.

Na podzim jsme otevřeli prodloužený severní podchod na největším českém osobním nádraží, díky kterému se zkrátí cesta z centra Prahy do přilehlých městských částí. Už krátce po zprovoznění jej využívaly desítky tisíc lidí týdně.

Pokročili jsme v přípravě vysokorychlostních tratí. Nejdůležitějším milníkem roku 2021 je zahájení projekčních prací. Projektanti pracovali na dokumentacích pro územní rozhodnutí ke třem úsekům nových železnic. Jde o Krušnohorský tunel, který zajistí napojení české vysokorychlostní infrastruktury na západoevropskou, VRT Jižní Morava mezi Modřicemi a Šakvicemi a VRT Polabí mezi Prahou a Poříčany. Významným posunem v přípravách i z hlediska budoucího financování je návrh Evropské komise na zařazení většiny nových tratí do trans-evropské sítě TEN-T Core. Svou podobu získal také historicky první připravovaný terminál vysokorychlostní železnice Praha východ nedaleko Nehvizd. Vyhlásili jsme i soutěž na architektonicko-urbanistické řešení dalšího terminálu VRT u Roudnice nad Labem.

Důležitým krokem bylo rovněž uzavření nové smlouvy o spolupráci mezi Správou železnic a SNCF Réseau na příštích 8 let. Zástupci francouzských státních drah budou s českými experty konzultovat následující stupně přípravy VRT.

Pokračovala stabilizace a zlepšování technického stavu železniční dopravní cesty a podařilo se realizovat řadu významných opravných akcí, které probíhaly na tratích ve všech krajích. Zrealizovaly se opravy trakčního vedení v železničním uzlu Praha, výraznou proměnou prošla infrastruktura ve Šluknovském výběžku, dále například v úsecích Nymburk – Mladá Boleslav, Horažďovice – Žichovice nebo Vysoké Mýto – Litomyšl.

V souladu s přijatou strategií obnovy speciálních vozidel určených k diagnostice, údržbě a opravám železniční dopravní cesty jsme rozšířili vozový park o měřicí vůz pro železniční svršek MVŽSv2 a měřicí drezínu EM100. V závěru roku jsme pak převzali vícesystémovou lokomotivu Siemens Vectron, kterou budeme využívat pro diagnostiku tuzemské i zahraniční železniční sítě včetně traťové části ETCS.

Úspěšně jsme dokončili projekt mimořádné kontroly mostů z předpjatého betonu. Podrobnou diagnostikou a statickým posouzením prošlo celkem 63 objektů. Výsledky ukázaly, že žádný z posuzovaných mostů nevykazuje kritické závady, které by vyžadovaly akutní stavební zásah nebo zásadní snížení provozních parametrů.

Správa železnic v roce 2021 kompletně zrekonstruovala 73 výpravních budov. Finanční náklady, které byly na stavební a údržbové akce vynaloženy, přesáhly částku 2 miliardy Kč. Hotové jsou budovy v Šumperku, Havířově, Hanušovicích, Strakoncích, Třebíči, Křižanově, Lounech a na dalších místech. Byla dokončena rekonstrukce fasády a střechy Fantovy budovy pražského hlavního nádraží a práce se přesunuly do interiéru památkově chráněné budovy.



Pokračovali jsme ve zvyšování zabezpečení přejezdů. I díky tomu už nejsou na síti Správy železnic žádná křížení tratí se silnicemi 1. třídy zabezpečená pouze výstražnými kříži. Poslední byl přejezd na regionální trati Čáslav – Třemošnice, který je nově zabezpečen výstražnými světly a závorami z kompozitního materiálu s LED svítidly.

Zaměřili jsme se i na komunikaci s veřejností a rozšířili její možnosti. V květnu jsme zahájili provoz Informačního centra Správy železnic v dolní části nového vestibulu na pražském hlavním nádraží a zároveň spustili informační linku pro veřejnost 800 21 00 21.

V Praze dne 18. března 2022

Bc. Jiří Svoboda, MBA
generální ředitel

Profil organizace

Základní údaje o organizaci

KDO JSME

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

PRÁVNÍ POSTAVENÍ

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

PŘEDMĚT ČINNOSTI

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

HOSPODAŘÍME

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

PODNIKÁME

- v souladu se zákonem o živnostenském podnikání.

NAŠE STRATEGICKÉ CÍLE

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

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

Představení členů vedení organizace

STATUTÁRNÍ ORGÁN

k 18. 3. 2022

Generální ředitel

Bc. Jiří Svoboda, MBA

(věk 51 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 18. 3. 2022

Náměstek generálního ředitele pro ekonomiku

Ing. Aleš Krejčí

(věk 62 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 49 let, absolventka Fakulty stavební Vysokého učení technického v Brně, ve funkci od 1. 5. 2018)

Náměstek generálního ředitele pro řízení provozu

Ing. Miroslav Jaseňák

(věk 59 let, absolvent Vysoké školy dopravní v Žilině, ve funkci od 1. 11. 2018)

Správa a řízení organizace

STATUTÁRNÍ ORGÁN

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

Složení k 31. 12. 2021

Generální ředitel

Bc. Jiří Svoboda, MBA

Zástupce generálního ředitele

Ing. Mojmír Nejezchleb

Složení k 18. 3. 2022

Generální ředitel

Bc. Jiří Svoboda, MBA

Zástupce generálního ředitele

Ing. Mojmír Nejezchleb

Během let 2021 a 2022 nedošlo ke změnám.

VEDENÍ SPRÁVY ŽELEZNIC

Složení k 31. 12. 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

Složení k 18. 3. 2022

Náměstek generálního ředitele pro ekonomiku

Ing. Aleš Krejčí

Náměstek generálního ředitele pro modernizaci dráhy

Ing. Mojmír Nejezchleb

Náměstek generálního ředitele pro provozuschopnost dráhy

Ing. Marcela Pernicová

Náměstek generálního ředitele pro řízení provozu

Ing. Miroslav Jasenčák

Během let 2021 a 2022 nedošlo ke změnám.

SPRÁVNÍ RADA

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

Složení k 31. 12. 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.

Ing. Dan Ťok

Složení k 18. 3. 2022

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.

Ing. Dan Ťok

Změny během roku 2021 a 2022

Funkce	Období	Změna
člen	do 31. 1. 2021	Ing. Tomáš Čoček, Ph.D.
člen	od 30. 3. 2021	Ing. Dan Ťok

VÝBOR PRO AUDIT

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

Složení k 31. 12. 2021

Předseda

Ing. Eva Janoušková

Členové

Doc. Ing. Pavel Hrubeš, Ph.D.

Ing. Lenka Hlubučková

Ing. Dan Ťok

Složení k 18. 3. 2022

Předseda

Ing. Eva Janoušková

Členové

Doc. Ing. Pavel Hrubeš, Ph.D.

Ing. Lenka Hlubučková

Ing. Dan Ťok

Změny během roku 2021 a 2022

Funkce	Období	Změna
člen	do 28. 2. 2021	Ing. Tomáš Čoček, Ph.D.
člen	od 16. 4. 2021	Ing. Dan Ťok

VÝBOR PRO STRATEGII A ROZVOJ

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 (EU) a ke směrniciím přímo ovlivňujícím činnost Správy železnic, k systému řízení Správy železnic, k organizační struktuře Správy železnic a k jejím změnám.

Složení k 31. 12. 2021

Předseda

Ing. Ladislav Němec

Členové

Ing. Martin Kolovratník

Doc. Ing. Ivo Drahotský, Ph.D.

Ing. Vít Janoš, Ph.D.

Ing. Dan Ťok

Složení k 18. 3. 2022

Předseda

Ing. Ladislav Němec

Členové

Ing. Martin Kolovratník

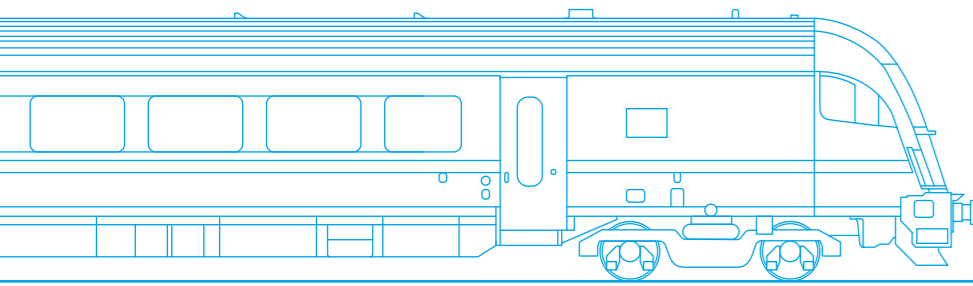
Doc. Ing. Ivo Drahotský, Ph.D.

Ing. Vít Janoš, Ph.D.

Ing. Dan Ťok

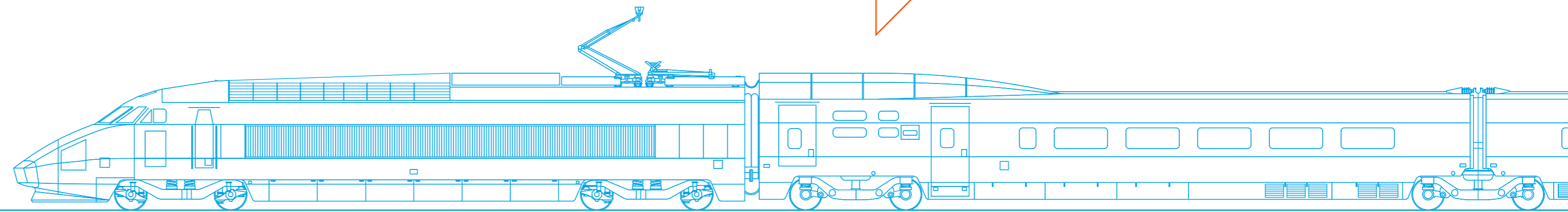
Změny během roku 2021 a 2022

Funkce	Období	Změna
člen	do 28. 2. 2021	Ing. Tomáš Čoček, Ph.D.
člen	od 16. 4. 2021	Ing. Dan Ťok



230 km/h

Výzkum, vývoj a inovace



320 km/h

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

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

MEZINÁRODNÍ PROJEKTY S ÚČASTÍ SPRÁVY ŽELEZNIC

Správa železnic v roce 2021 pokračovala v rámci konsorcia řešitelů v účasti na projektu S2R-OC-IP2-02-2019: Podpora vývoje demonstrační platformy pro řízení provozu, financovaného ze společné technologické iniciativy Shift2Rail rámcového programu EU Horizont 2020.

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

Správa železnic se stala v roce 2021 členem EUG, které sdružuje většinu nejvýznamnějších manažerů infrastruktury v rámci EU (dále také Švýcarsko a Velkou Británii) a jeho cílem je být partnerem pro Evropskou komisi. Správa železnic tak získala možnost využívat expertního týmu EUG za účelem konzultací technických požadavků a navržených technických řešení. Členství ve sdružení státní organizaci současně umožní pochopit specifikace ERTMS včetně výrazně větší možnosti prosadit vlastní představy o jejich budoucí podobě, být rovnoprávným partnerem průmyslu a také čerpat zkušenosti s implementací od dalších manažerů infrastruktury na expertní bázi.

Správa železnic se účastnila projektu C-Roads Czech Republic, ukončeného k 31. 12. 2021. Jako první manažer infrastruktury v EU nechala pilotně otestovat zvyšování bezpečnosti na železničních přejezdech cestou standardizovaného kooperativního systému fungujícího na základě přímého zasílání informací do silničních vozidel o tom, zda probíhá na přejezdovém zabezpečovacím zařízení výstraha. Správa železnic poskytla dva přejezdy v Pardubickém kraji, na nichž proběhlo testování komunikace řídicí jednotky se silničními vozidly.

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 (OP PIK).

V roce 2021 se dále rozvíjelo dlouhodobé partnerství mezi Dopravní fakultou Jana Pernera a Fakultou elektrotechniky a informatiky Univerzity Pardubice a Správou železnic, a to zejména v rámci společných aktivit v projektu PosiTrans – spolupráce Univerzity Pardubice a aplikační sféry. Výzkumné aktivity byly soustředěny do oblasti kapacity železniční infrastruktury a mikroskopické stochastické simulace železničního provozu. Konkrétně byly zaměřeny například na problematiku ovlivnění kapacity při umístění nástupišť na záhlaví železničních stanic, na možnost částečného zdvoukolejnění mezistaničního úseku ve formě prodlouženého zhlaví, na kolejové spojky mezi traťovými kolejemi uprostřed dvoukolejných mezistaničních úseků nebo na zabezpečovací zařízení umožňující svazkování pro jednokolejné tratě. Výzkumný tým Univerzity Pardubice v roce 2021 využíval především možnosti odborných konzultací s pracovníky Správy železnic a dříve poskytnutých podkladových dat o vybrané infrastruktuře jako podporu tvorby simulačních modelů. Dosažené výsledky společného výzkumu byly průběžně publikovány ve formě výstupů v časopisech nebo na odborných konferencích a fórech.

Správa železnic zadala zpracování expertní studie zavedení chytrých technologií v železničních stanicích s představením technologií a technologických řešení v členění podle dole okolů Management neobsazených stanic, Rozvoj služeb pro cestující i necestující veřejnost a Integrace železniční stanice (zastávky) do chytrého města. Studie zhotovitele ITS – Intelligent Transport Systems ve spolupráci s Fakultou dopravní ČVUT se zaměřila na 3 kategorie osobních nádraží s představením konkrétních technologií a se zpracováním do konkrétních lokalit Kralupy nad Vltavou, Křivoklát a Praha-Podbaba.

V rámci 2. veřejné soutěže Programu na podporu aplikovaného výzkumu, experimentálního vývoje a inovací v oblasti dopravy – DOPRAVA 2020+ Technologické agentury ČR se Správa železnic v roli aplikačního garanta účastní projektu Predikce pádu stromů pro zajištění bezpečnosti železničního provozu.

Vysokorychlostní okénko

Dvě kategorie rychlovlaků...

Na vysokorychlostních tratích budou jezdit vlaky dvou kategorií: high-speed express a regional high-speed. První budou zajišťovat expresní spojení mezi hlavními centry rychlostí až 320 km/h. Druhé pak obslouží širší regiony a budou přejíždět mezi současnou železniční sítí a tou vysokorychlostní. Jejich maximální rychlost bude okolo 250 km/h. Záležit ale bude na typu spoje. Jejich rychlost se tak může pohybovat mezi 200 až 320 km/h.

Správa železnic zadala Fakultě dopravní ČVUT veřejnou zakázku Studie bezpečnostní problematiky v železničním sektoru. Zpracování je inspirované Vízí 0 v silniční dopravě, tj. eliminací úmrtí vlivem provozu na dopravní infrastruktuře. Bezpečnost dopravy je jedním ze strategických cílů vládní Dopravní politiky ČR pro období 2021–2027 s výhledem do roku 2050 z 8. 3. 2021. Minimalizace úmrtí a těžkých zranění vlivem dopravního provozu je jedním z cílů vládní Strategie rozvoje inteligentních dopravních systémů 2021–2027 s výhledem do roku 2050 ze 4. 1. 2021.

V říjnu 2021 byly vyhlášeny výsledky 4. veřejné soutěže Programu na podporu aplikovaného výzkumu, experimentálního vývoje a inovací THÉTA TK04010081. Správa železnic uspěla společně s Vysokou školou báňskou – Technickou univerzitou Ostrava s projektem Snižování energetické náročnosti a negativních vlivů na životní prostředí u železniční dopravy prostřednictvím přípravy infrastruktury pro vlaky na alternativní pohon.

V oblasti bezpečné dopravy v rámci programu veřejných zakázek v aplikovaném výzkumu a inovacích pro potřeby státní správy BETA2 Technologické agentury ČR předložila Správa železnic MD iniciační záměr pro aktualizace postupů a digitalizace procesu posuzování psychické způsobilosti pro výkon vybraných zaměstnání u Správy železnic.

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, ve kterých využijeme sdílení know-how a odbornou erudici s institucemi výzkumu a vývoje.

Zrychlení až na 320 km/h...

Vzdálenost, kterou vysokorychlostní vlak potřebuje k dosažení rychlosti 320 km/h, je závislá na stoupání nebo klesání trati. Moderní soupravy k tomu obvykle potřebují vzdálenost 20 až 25 km. K zastavení je pak potřeba ujet přibližně 7 km.



Výběr z činnosti Správy železnic v roce 2021



01

Zajištění provozuschopnosti dráhy je klíčové pro plynulou a bezpečnou dopravu

Správa železnic zabezpečuje opravy a údržbu tratí celostátních a regionálních drah. Pečuje o stavby železničního spodku, mosty a tunely, budovy, pozemní stavby, elektrotechniku, energetiku a sdělovací a zabezpečovací techniku. Dále zajišťuje opravy a údržbu nemovitostí v železničních stanicích včetně úklidu a ostrahy v těchto objektech.

V roce 2021 byla financována příprava či realizace 528 adresných opravných akcí, z toho 164 akcí s náklady přesahujícími 10 mil. Kč. V celkovém počtu bylo zahrnuto i 151 akcí oprav výpravních nebo provozních budov. Na opravy, údržbu a zajištění provozu budov byla vynaložena 1,1 mld. Kč.

ZLEPŠOVÁNÍ STAVU MOSTŮ A ŽELEZNIČNÍCH PŘEJEZDŮ POKRAČUJE

Bylo prokázáno, že žádný železniční most s nosnou konstrukcí z předpjatého betonu není v havarijním stavu. Byla také zvýšena bezpečnost 123 železničních přejezdů.

02

Modernizace železnic akceleruje

Pokračuje modernizace tranzitních železničních koridorů I. až IV., což se výrazně promítne do zkrácení jízdní doby. Modernizují se také ostatní tratě zařazené do evropského železničního systému.

VYSOKORYCHLOSTNÍ ŽELEZNICE UŽ NENÍ HUDBOU BUDOUCNOSTI

Investice do přípravy rychlých spojení a výstavby nových vysokorychlostních tratí jsou v plném proudu. Byly zahájeny práce na dokumentaci pro územní řízení a dokumentaci vyhodnocující vliv na životní prostředí u prvních čtyř úseků vysokorychlostních tratí.

DO NĚMECKA I DO POLSKA RYCHLE A POHODLNĚ

V rámci přípravy přeshraničního Krušnohorského tunelu již probíhá zadávání i realizace zakázek. Pracuje se také na studii proveditelnosti vysokorychlostní tratě z Prahy přes Hradec Králové do Wrocławu.

UZAVŘENÍ RÁMCOVÉ DOHODY NA NOVÝ MOBILIÁŘ PRO ŽELEZNIČNÍ STANICE

Dohoda zahrnuje dodávky lavic, nádob na odpadky, vývěsek, informačních panelů a stojanů na kola.

NOVÁ TECHNIKA PRO HASIČSKÝ ZÁCHRANNÝ SBOR SPRÁVY ŽELEZNIC

Druhá vlna obnovy techniky je úspěšně dokončena. Celkové náklady dosáhly 257,557 mil. Kč (v součtu s první etapou pak 552,453 mil. Kč).

Celkové náklady na zajištění provozuschopnosti v roce 2021: 19,273 mld. Kč bez odpisů.

PRVNÍ ARCHITEKTONICKÁ SOUTĚŽ DOKONČENA, DALŠÍ PROBÍHÁJÍ

Pro všechny stanice vysokorychlostních tratí jsou vypisovány architektonicko-urbanistické soutěže. Dokončena již byla první soutěž na podobu terminálu Praha východ.

INVESTICE DO NEMOVITOSTÍ I PŘÍMĚSTSKÉ DOPRAVY

Připravuje se modernizace, elektrizace a zdvoukolejnění trati Praha – Kladno s připojením na Letiště Václava Havla.

Nejnákladnějšími probíhajícími stavbami jsou rekonstrukce výpravních budov např. v Českých Budějovicích, Pardubicích, Berouně, Praze-Vysočanech, Havířově a také rekonstrukce fasády výpravní budovy hlavního nádraží v Praze.

03

Provozování železniční dopravní cesty ke spokojenosti dopravců i cestujících

Systém bezpečnosti provozování dráhy je aktuální a plně funkční. V roce 2021 nebyly ze strany dozorového orgánu státní správy shledány žádné nedostatky. Bezpečnost provozování dráhy a drážní dopravy má trvale velmi vysokou úroveň a bezpečnostní cíle jsou plněny.

OTEVŘENÁ KOMUNIKACE VEDE KE SPOKOJENOSTI DOPRAVCŮ

Dlouhodobá omezení provozování dráhy jsou s dostatečným předstihem hlášena a konzultována se zástupci dopravců a objednavatelů dopravy. Otevřenější přístup se osvědčil a většina připomínek je vypořádána ke spokojenosti dopravců.

SYSTÉM VZDĚLÁVÁNÍ DÁLE ROZVÍJÍ ODBORNOST ZAMĚSTNANCŮ

V roce 2021 byl nadále zdokonalován systém vzdělávání zaměstnanců. Pokračovala také příprava stavby nového cvičného sálu centrálního dispečerského pracoviště (CDP) v Praze. Jedná se o maximálně věrnou simulaci reálného provozu.

04

Rostou výkony i počet dopravců na síti Správy železnic

Vzrostly výkony jak v osobní, tak i v nákladní dopravě. Celkový počet dopravců vzrostl v roce 2021 ze 122 na 126.

V osobní dopravě vzrostl oproti roku 2020 počet vlakových kilometrů (vlkm) o 2 % a hrubých tunových kilometrů (hrtkm) o 3 %. Rozhodující podíl na výkonech v osobní dopravě si i nadále udržují České dráhy, a. s.

05

Rozšiřování mezinárodní spolupráce úspěšně pokračuje

V roce 2021 se dařilo nejen úspěšně pokračovat ve spolupráci se všemi zahraničními partnery, ale také rozvinout zcela nové mezinárodní aktivity a projekty. Správa železnic získala podporu řady zkušených partnerů pro rychlejší rozvoj železnice v ČR po vzoru evropských lídrů.

KONFERENCE A VYSOKORYCHLOSTNÍ TRATĚ BERLÍN – PRAHA – VÍDEŇ

Ostravu, Brno a Prahu v září navštívili tzv. Expres propojující Evropu (CEE). V Praze byla u této příležitosti uspořádána mezinárodní konference, na které se řešila i otázka vysokorychlostní železnice mezi Berlínem, Prahou a Vídní. I díky tomu Evropská komise zařadila celý český úsek této trasy do návrhu revize hlavní celoevropské sítě Trans-European Transport Network, stejně jako celý úsek Brno – Přerov – Ostrava. Pro nákladní dopravu byla zařazena do revize trať Velký Osek – Choceň. To umožní budoucí spolufinancování významných projektů z prostředků EU.

NOVÝ DISPEČERSKÝ SÁL A PRACOVISŤE DISPEČERA ZABEZPEČOVACÍHO SYSTÉMU ETCS V PRAZE

Na CDP Praha byl aktivován nový dispečerský sál pro dálkové ovládání traťového úseku Praha-Uhřetěves – Lysá nad Labem. Dále bylo uvedeno v provoz pracoviště dispečera ETCS (European Train Control System, Evropský vlakový zabezpečovací systém). Z budovy CDP Praha je řízen provoz na 525 km železniční sítě.

V PŘEROVĚ SPUŠTĚNO PRACOVISŤE PROVOZNÍHO DISPEČERA A DISPEČERA ETCS

Jedná se o pracoviště provozního dispečera pro zajištění projektu veřejné postrkové služby. Dále bylo aktivováno pracoviště dispečera ETCS. Z budovy CDP Přerov je řízen provoz na 550 km železniční sítě.

Celkové náklady bez odpisů na zajištění provozování železniční dopravní cesty v roce 2021: 6,734 mld. Kč.

V nákladní dopravě vzrostly výkony ve srovnání s rokem 2020 o 5 %. Rozhodující podíl na výkonech i nadále náleží dopravci ČD Cargo, a. s.

SPOLUPRÁCE S SNCF RÉSEAU PŘI BUDOVÁNÍ VYSOKORYCHLOSTNÍ ŽELEZNIČNÍ DOPRAVY

Nově uzavřená smlouva na příštích osm let umožní Správě železnic využívat služby francouzských expertů na vysokorychlostní železniční infrastrukturu.

VÝZNAMNÝ POKROK V PŘÍPRAVÁCH PŘESHRANIČNÍHO ÚSEKU – KRUŠNOHORSKÉHO TUNELU

Probíhají výběrová řízení na dodavatele veřejných zakázek s cílem připravit dokumentaci pro vydání územního rozhodnutí k budování přeshraničního úseku – Krušnohorského tunelu. Tato část spojení Drážďany – Praha již od poloviny roku 2021 vzniká ve spolupráci se silnými evropskými společnostmi.

VÝMĚNA KNOW-HOW SE ŠPANĚLSKOU SPOLEČNOSTÍ ADIF

Cílem těsnější spolupráce se španělskými experty je výměna informací ohledně výstavby, provozu a údržby zabezpečovacího systému ETCS, vysokorychlostních tratí a nových technologií.

Významné stavby dokončené v roce 2021

Interaktivní mapa Správy železnic



Významné stavby zahájené v roce 2021

Interaktivní mapa Správy železnic



Činnost organizace

Výročí tratí

Zahájení veškeré dopravy

01.05.1841	Břeclav – Staré Město u Uherského Hradiště	180	09.11.1871	Břežno u Chomutova – Ostrov nad Ohří	150
01.09.1841	Staré Město u Uherského Hradiště – Hulín – Přešov	180	01.12.1871	Rybník – Horní Dvořiště st. hr.	150
17.10.1841	Olomouc hl. n. – Přešov	180	09.12.1871	Tršnice – Františkovy Lázně	150
08.04.1851	Ústí n. L. jih – Děčín hl. n. – Dolní Žleb	170	14.12.1871	Praha hl. n. – Praha-Vršovice – Čerčany	150
15.10.1861	Plzeň-Skvřňany – Domažlice – Česká Kubice st. hr.	160	17.12.1871	Ostřoměř – Jičín	150
01.01.1871	Ostrava střed – Ostrava-Kunčice – Frýdlant nad Ostravicí	150	17.12.1871	Trutnov hl. n. – Svoboda nad Úpou	150
08.01.1871	Český Těšín – Jablunkov st. hr.	150	18.08.1881	Kašnice – Krásný Dvůr	140
25.01.1871	Jihlava – Havlíčkův Brod	150	15.11.1881	Jičín – Velešiny	140
04.02.1871	Rakovník zastávka – Lužná – Žatec – Chomutov	150	20.12.1881	Chodov – Nejedek	140
01.04.1871	České Budějovice – Kaplice – Rybník	150	20.11.1891	České Budějovice – Kájov	130
23.04.1871	Znojmo – Jihlava	150	09.05.1901	Chlumec nad Cidlinou – Městec Králové	120
01.06.1871	Havlíčkův Brod – Chrudim – Rosice nad Labem	150	31.05.1901	Bruntál – Malá Morávka	120
01.06.1871	Ostřoměř – Stará Paka – Kunčice nad Labem	150	06.08.1901	Kácov – Ledče – Čerčany	120
03.09.1871	Benešov u Prahy – Veselí nad Lužnicí – České Velenice	150	07.12.1901	Loket – Krásný Jez	120
20.09.1871	Plzeň hl. n. – Klatovy – Nýrsko	150	16.02.1911	Kuřim – Veverská Bítýška	110
01.10.1871	Zábřeh na Moravě – Šumperk – Petrov nad Desnou – Sobotín	150	14.05.1931	odb. Chotěbuz – Albrechtice u Českého Těšína	90
01.10.1871	Kunčice nad Labem – Vrchlabí	150	27.06.1991	Praha-Braník – Praha-Modřany zastávka (přeložka)	30
01.11.1871	Znojmo – Šatov st. hr.	150			



Terminál VRT – Roudnice nad Labem

Provozuschopnost železniční dopravní cesty

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

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

Měření a diagnostiku parametrů železniční dopravní cesty provádí speciálními kolejovými vozidly Centrum telematiky a diagnostiky, organizační jednotka úseku provozuschopnosti dráhy. V regionálním měřítku probíhá zajišťování provozuschopnosti dráhy prostřednictvím kontrolní a dohledací činnosti zaměstnanců provozních středisek odborných správ jednotlivých oblastních ředitelství.

Podle analýzy výstupů diagnostiky jsou sestavovány plány oprav a údržby s cílem zajistit všechny povinnosti provozovatele dráhy. 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. 2021 v délce 7 km byl s významnou rezervou splněn, když skutečná délka hodnocených pomalých jízd k tomuto datu dosáhla 1,976 km.

V roce 2021 byla z prostředků určených na zajištění provozuschopnosti financována příprava či realizace 528 adresných opravných akcí, z toho bylo 164 akcí s náklady přesahujícími 10 mil. Kč. V celkovém počtu bylo zahrnuto i 151 staveb týkajících se oprav výpravních nebo provozních budov. Cílem těchto opravných akcí je odstranění nevyhovujícího stavu infrastruktury či udržení jejích stávajících parametrů.

Mezi nejvýznamnější opravné akce roku 2021 patřila skupina akcí se zaměřením na opravu zabezpečovacího zařízení a výstroje tratí provozovaných podle předpisu D3 s cílem zvýšit jejich zabezpečení. Tyto úpravy proběhly např. v úsecích Havlíčkův Brod – Humpolec, Zadní Třebaň – Líteň či Břežnice – Strakonice. Na opravy bude navazovat investiční část zahrnující implementaci prvků ETCS.

Z dalších významných akcí roku 2021 lze jmenovat např. Opravu nástupiště č. 5 a 6 v žst. Brno hl. n. nebo Opravu mostu v km 32,544 trati Ostrava-Kunčice – Ostrava-Vítkovice. Opraveny byly traťové úseky nebo jejich části Horažďovice – Žichovice, Nymburk – Mladá Boleslav, Kladno – Krupá a Vysoké Mýto – Litomyšl. V uzlu Praha a v úseku Polepy – Hořtka byla provedena komplexní oprava trakčního vedení. Opravné práce byly zaměřeny také na staniční zabezpečovací zařízení, např. ve stanicích Nymburk město, Dolní Lipka, Miroslav či Liběchov.

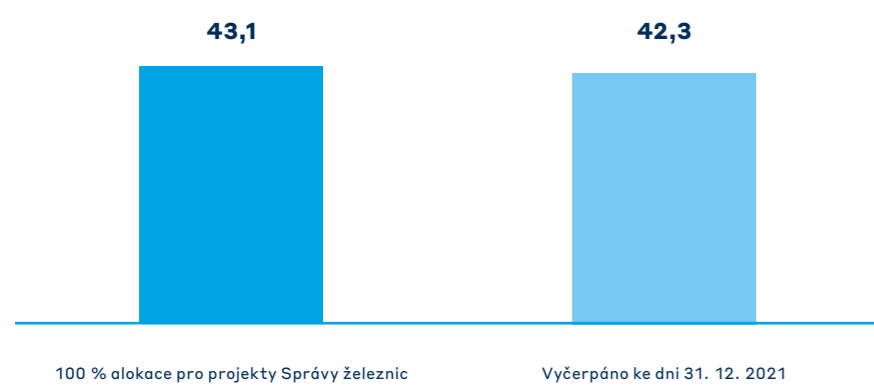
Významným přínosem oprav tratí je odstraňování propadů rychlosti. Spočívá v možnosti využití traťové rychlosti podle tabulek traťových poměrů v mezistančním úseku nebo dopravně, kde vlivem nevyhovujícího stavu došlo k omezení rychlosti jízdy vlaku. Plánovaný limit v minimální délce 20 km byl v roce 2021 výrazně překročen, když se podařilo odstranit propady rychlosti v celkové délce 126,272 km, což oproti roku 2020 představuje více než 60% nárůst. Toho bylo

OPERAČNÍ PROGRAM DOPRAVA 2 (OPD2)

V průběhu roku 2021 Správa železnic úspěšně pokračovala v čerpání dotačních prostředků z OPD2 v probíhající evropské programové období 2014–2020. Čerpání zdroje OPD2 v roce 2021 dosáhlo téměř 4,9 mld. Kč, z toho nejvyšší částka byla vyčerpána v rámci modernizace trati Sudoměřice – Votice (v roce 2021 bylo využito ze zdroje OPD2 celkem 883 mil. Kč). V roce 2021 čerpalo zdroj OPD2 celkem 28 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 2021 navýšen ze strany MD na částku 43,1 mld. Kč. Podstatným ukazatelem je, že Správě železnic byly schváleny projekty v celkovém finančním objemu značně překračujícím tuto částku, naše organizace je tak plně připravena na případné navýšení disponibilních prostředků OPD2. V případě nenavýšení alokace budou některé akce doplacený z národních zdrojů. Dočerpání prostředků OPD2 se předpokládá v roce 2022.

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

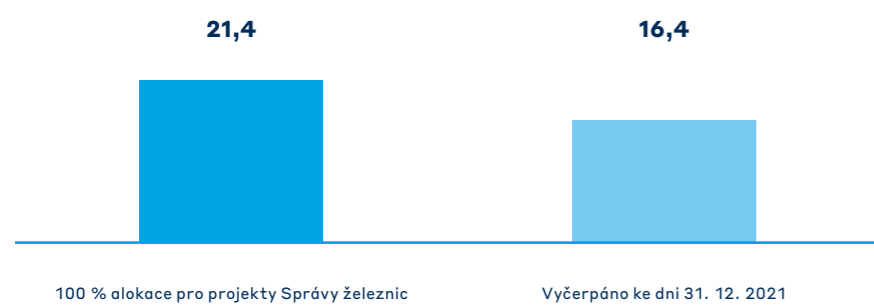
28



CONNECTING EUROPE FACILITY (CEF)

V rámci programu CEF je možné financovat výhradně projekty na hlavní evropské železniční síti (Core network). Kromě modernizace tratí jsou prostředky směřovány rovněž do modernizace vybraných uzlů a staveb implementace evropského zabezpečovacího systému ETCS včetně jejich přípravy. Čerpání těchto prostředků v roce 2021 dosáhlo výše 5,5 mld. Kč, z toho nejvyšší čerpání zajistila modernizace železničního uzlu Pardubice (v roce 2021 využito ze zdroje CEF celkem 950 mil. Kč). Celkem se z tohoto zdroje za probíhající programové období 2014–2020 vyčerpalo k 31. 12. 2021 již 16,4 mld. Kč. V průběhu roku 2021 bylo financováno celkem 17 projektů.

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



CEF BLENDING CALL

Dalším významným dotačním titulem je kombinovaná podpora z prostředků CEF společně s využitím úvěru EIB a národních zdrojů (CEF Blending Call). V rámci těchto tzv. smíšených projektů CEF byly v roce 2021 poprvé čerpány také zdroje nástroje RRF. Prostředky jsou využívány pro investiční opatření na níže uvedených úsecích transevropské dopravní sítě TEN-T v České republice:

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

V roce 2021 pokračovala realizace staveb Dětmárovice – Petrovice u Karviné – st. hr. a Velim – Poříčany. Zahájeny byly stavby v úsecích Ústí nad Orlicí – Brandýs nad Orlicí (původní stopa), Adamov – Blansko a Brno-Maloměřice St. 6 – Adamov. U zbývajících tří akcí probíhá projektová příprava.

RECOVERY AND RESILIENCE FACILITY (RRF)

Novým evropským dotačním titulem je Nástroj pro oživení a odolnost (RRF), který prostřednictvím Národního plánu obnovy České republiky poskytuje prostředky k zajištění obnovy ekonomických následků vyvolaných pandemií covidu-19. Prostředky jsou určeny k uskutečnění projektů pro splnění reformních a investičních požadavků (např. nové technologie, elektrizace tratí, zvýšení bezpečnosti) a jsou široce uplatnitelné na investičních projektech Správy železnic. Již v prvním roce jeho čerpání byla využita celková částka 9,7 mld. Kč, z toho 3 mld. Kč činila zpětná podpora za rok 2020 a 6,7 mld. Kč přímá podpora projektů realizovaných v roce 2021. Podpořeno bylo celkem 259 projektů.

INVESTIČNÍ DOTACE

Financování investiční výstavby probíhalo především z veřejných zdrojů (viz Tab. 6). Objemově nejvýznamnějším zdrojem finančních prostředků v roce 2021 v oblasti investiční výstavby byly národní zdroje z rozpočtu SFDI (15,1 mld. Kč). Druhým nejvýznamnějším zdrojem se stal nový evropský dotační titul RRF, ze kterého se podařilo vyčerpat více než 9,7 mld. Kč. Dále se významnou měrou na financování výstavby a modernizace železniční dopravní cesty v roce 2021 podílely dotace z infrastrukturních fondů CEF (5,5 mld. Kč) a OPD2 (4,8 mld. Kč). Pokračovalo rovněž čerpání úvěru EIB, a to ve výši 1,9 mld. Kč. V oblasti železniční infrastruktury je Správa železnic hlavním subjektem odpovědným za využívání fondů EU v ČR v roli konečného příjemce a současně i investora.

V rámci přípravy a realizace investičních akcí na železniční dopravní cestě činil v roce 2021 celkový objem přijatých investičních dotací částku více než 37 mld. Kč. Navzdory veškerým opatřením spojeným s vyhlášeným nouzovým stavem v důsledku šíření onemocnění covid-19 se tak Správě železnic podařilo uskutečnit investice v nejvyšším ročním objemu od svého založení. Oproti roku 2020 je částka využitých prostředků vyšší o 7,5 mld. Kč.

DALŠÍ VÝVOJ

Správa železnic v roce 2022 dočerpá zbývající prostředky z OPD2 (viz Graf 1), zároveň již probíhá realizace několika projektů, u kterých se předpokládá, že budou schváleny k financování z OPD3 pro nové programové období EU 2021–2027. Obdobná situace je v čerpání prostředků CEF (viz Graf 2), kde již také začínají první realizace akcí, které by v průběhu roku 2022 měly být schváleny EU pro spolufinancování z nového programu CEF2. V plné míře bude pokračovat čerpání zdrojů z RRF a EIB. Ty následně doplní využití i objemově menších dotačních titulů, např. OPŽP, případně nových zdrojů z OP PIK, resp. nový Operační program Technologie a aplikace pro konkurenceschopnost.

Pro využití dotačních zdrojů se předpokládá upřednostnit v zadávání nových akcí do realizací projekty s nejvyšší prioritou, **předpokládá se např. zahájení modernizace tratí Praha-Bubny – Praha-Výstaviště, stavby pro dokončení železničních koridorů, elektrizace vybraných tratí a také investice do interoperability či zvýšení bezpečnosti na železničních přejezdech (u kterých se v roce 2022 očekává nejvyšší čerpání dotačních zdrojů v historii Správy železnic) a také příprava výstavby rychlých spojení. Správa železnic má dlouhodobě dostatečnou připravenost projektů k zahajování realizací a to se zaměřením na prioritní cíle modernizace.** Pro pokrytí potřeb modernizace Správa železnic aktivně využívá stávající i nové dotační tituly, vč. možnosti uplatnění partnerství soukromého a veřejného sektoru – projektů PPP.

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

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

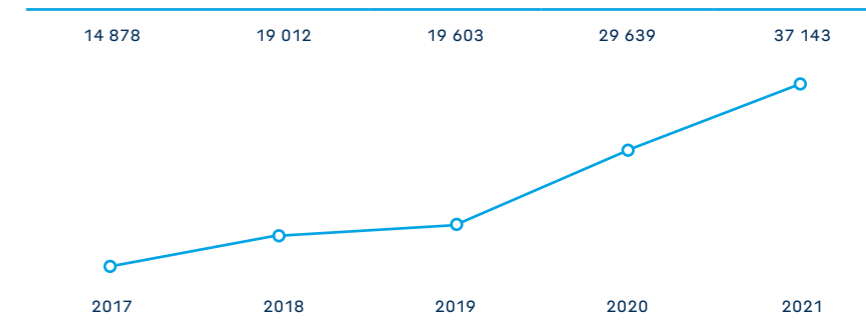
Zavádění uvedených standardů je cílem prioritních směrů pro nákladní dopravu – tzv. nákladních koridorů zřízených podle Nařízení Evropského parlamentu a Rady č. 913/2010 (EU). V této souvislosti se Správa železnic zaměří na budování struktury a uvedení těchto koridorů do provozu v souladu s uvedeným 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.

Tab. 6 – Přijaté investiční dotace za rok 2021 (v mil. Kč)

Investiční dotace	2021
SFDI na výstavbu a modernizaci, nár. podíl, OPD, CEF, EIB, RRF	37 108
Fondy EU	3
Příspěvky od měst, obcí, krajů a dalších subjektů	32
Investiční dotace celkem	37 143

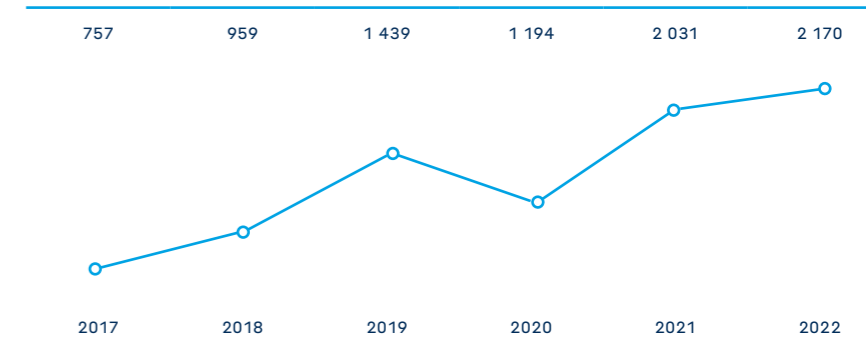
Dotace ze SFDI na výstavbu a modernizaci zahrnují finanční prostředky z OPD, RRF, infrastrukturního fondu CEF a úvěru EIB.

Graf 3 – Vývoj čerpání investičních zdrojů v období let 2017–2021 (v mil. Kč)



29

Graf 4 – Čerpání finančních prostředků na přípravu staveb v období let 2017–2022 (v mil. Kč)



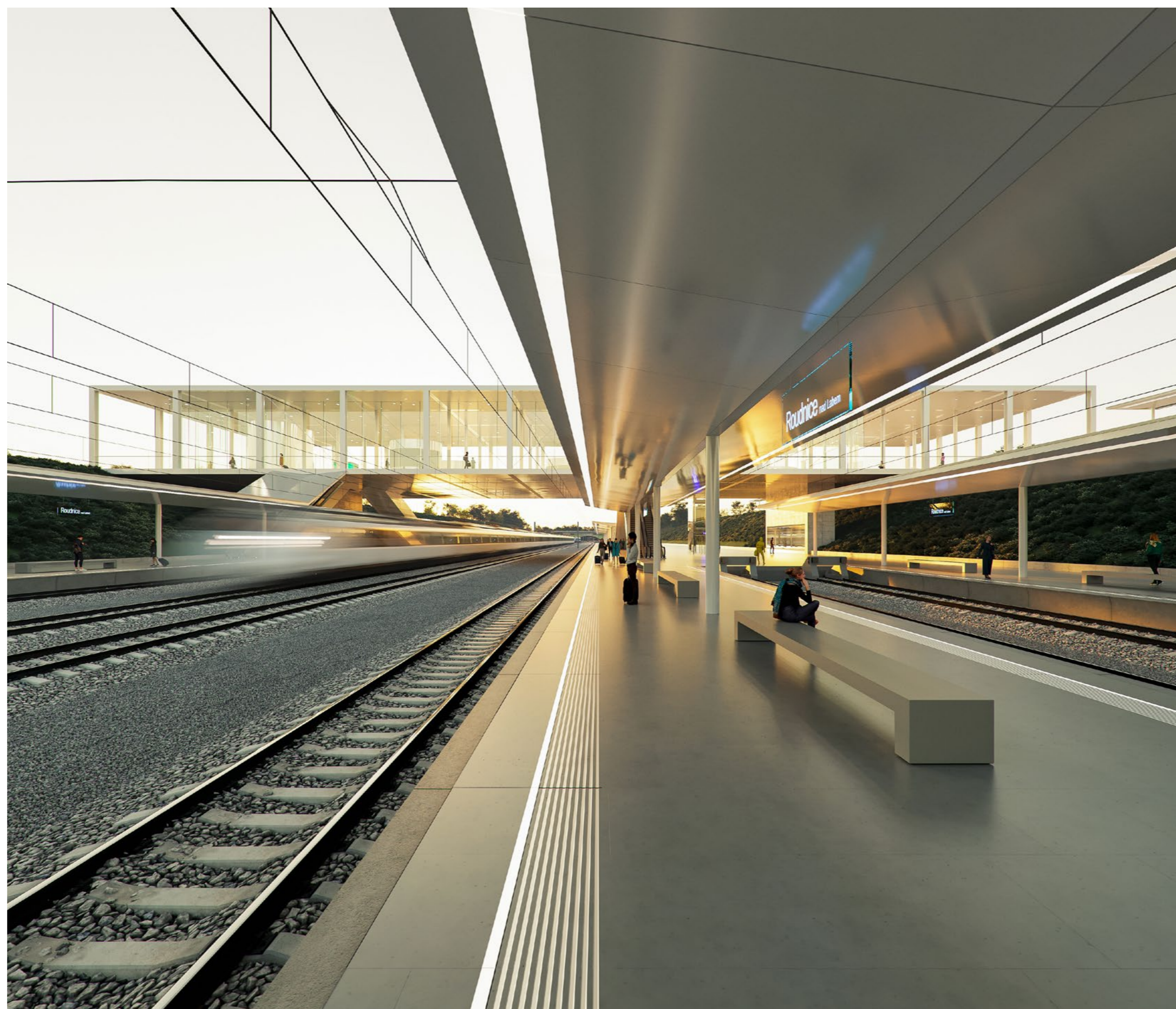
Pozn.: Předpoklad čerpání v roce 2022 uveden dle rozpisů globálních položek přípravy schválených MD

Mezinárodní spolupráce

Železniční doprava má jako celek globální charakter a v zájmu zachování její účinnosti a udržitelnosti, ale také 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 vytvořit jednotný evropský železniční prostor, se Správa železnic aktivně účastní také celé řady dalších iniciativ, programů a projektů EU, spolupracuje s institucemi a agenturami EU, partnerskými manažery infrastruktury a mezinárodními organizacemi.



Terminál VRT – Roudnice nad Labem

EVROPSKÁ UNIE

Rok 2021 byl vyhlášen Evropskou unií Evropským rokem železnice, neboť byl prvním celým rokem, kdy byla uplatňována pravidla čtvrtého železničního balíčku. Ostravu, Brno a Prahu postupně ve dnech 23. až 25. září navštívil tzv. **Expres propojující Evropu (Connecting Europe Express – CEE)**, jenž po celé EU prezentoval význam a budoucnost železnice. **V Praze byla při této příležitosti za účasti zástupců EK, MD, spolkové země Sasko a Správy železnic řešena mj. otázka vysokorychlostní železnice mezi Berlínem, Prahou a Vídní (tzv. Via Vindobona) v kontextu dopravní politiky EU.** Také s přispěním tohoto úsilí nakonec **EK v prosinci zařadila celý český úsek této plánované trasy VRT do návrhu revize hlavní sítě TEN-T, stejně jako celý úsek Brno – Píseň – Ostrava, což mj. umožní budoucí spolufinancování významných projektů z prostředků EU. Nově byla zařazena do revidovaného návrhu hlavní sítě TEN-T pro nákladní dopravu také trať Velký Osek – Choceň.**

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

V roce 2021 byl založen nástupce společného podniku Shift2Rail nazvaný Evropský železniční společný podnik (Europe's Rail Joint Undertaking, ERJU), jenž je součástí rámcového programu EU pro výzkum a inovace Horizon Europe. Správa železnic je do ERJU zapojena prostřednictvím společenství CER, které je členem tzv. systémového pilíře.

STRATEGIE MEZINÁRODNÍCH VZTAHŮ

V roce 2021 Správa železnic naplňovala svou vizi v oblasti mezinárodních vztahů – **být moderní a aktivní organizací, která je schopna prosazovat své zájmy na úrovni EU, být sebevědomým partnerem manažerů infrastruktury a dopravců na liberalizovaném železničním trhu EU a důsledně obhajovat své pozice v mezinárodních organizacích s ohledem na požadavky platné právní úpravy ČR a EU.**

Správa železnic v mezinárodní oblasti působila v roce 2021 zejména prostřednictvím odboru mezinárodních vztahů. Nadále se intenzivně zaměřovala na **prosazování zájmů české železniční infrastruktury ovlivňováním rozhodujících technických a technologických parametrů a související relevantní legislativy.**

Mezi klíčové činnosti tak v tomto roce patřilo formulování pozic Správy železnic k připravovaným aktualizacím předpisů EU, například nařízení (EU) č. 913/2010 o evropské železniční síti pro konkurenceschopnou nákladní dopravu. Významná byla rovněž podpora MD při tvorbě pozic členského státu a následném vyjednávání o konkrétních návrzích EK, například nařízení (EU) č. 1315/2013 o hlavních směrech Unie pro rozvoj transevropské dopravní sítě, kde klíčovou roli sehrála **konference organizovaná Správou železnic ve vlaku Connecting Europe Express za účasti vysokých představitelů EK. Zmínit je třeba i přípravu na proces revize TSI v roce 2022. Byly navázány přímé vztahy mezi Správou železnic a ředitelem DG MOVE pro politiku TEN-T Heraldem Ruijtersem, se kterým se uskutečnilo několik jednání.**

Z Prahy do Drážďan za méně než 60 minut...

Doba cestování mezi Prahou a Ústím nad Labem se v závislosti na kategorii vlaku zkrátí až na 30 minut. Cesta z Prahy do Drážďan pak bude trvat méně než jednu hodinu.

Vysokorychlostní okénko

URBANÉ KULTUROU	Praha-Mošany z.	22:44	3
PRAHA-RADOŠIN	Praha-Sušov	22:45	
MELNIK	Praha-Čáslavice	22:47	
RÍČOVY	Praha-Ústí nad L.	22:50	

Hospodaření organizace

Hospodaření Správy železnic

Finanční ukazatel Earnings before Interest, Taxes, Depreciation and Amortization (EBITDA) dosáhl kladné výše 459 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 provozování ŽDC.

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.

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 (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, které tuto situaci řešilo formou účetního oddlužení 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 pro dodávky elektřiny externím zákazníkům připojeným k lokální distribuční soustavě železnice (mimo vlastní spotřebu Správy železnic) a náklady na nákup distribučních služeb a silové elektřiny pro odběrná a předávací místa elektrické trakce. Zároveň jde o tržby z prodeje distribučních služeb a silové elektřiny a tržby z prodeje distribučních služeb a silové elektřiny pro elektrickou trakci.

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

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

Správa železnic / Rosina Frei architekti / Vizualizace monolot



Tab. 11 – Výsledek hospodaření Správy železnic za rok 2021

Ukazatel	Skutečnost 2021 (v mil. Kč)
Tržby za použití ŽDC	3 570
Tržby za přidělenou kapacitu ŽDC	134
Dotace ze SFDI na opravy a údržbu celostátních a regionálních drah	18 509
Dotace ze SFDI na provozování dráhy	4 300
Ostatní dotace	36
Výnos z titulu prominutí závazků Správy železnic (oddlužení)	1 262
Nákup a prodej elektrické energie a distribučních služeb	239
Materiál, vlastní spotřeba energie a služby	-14 367
Osobní náklady	-12 955
Účetní odpisy	-3 842
Ostatní provozní výnosy a náklady	994
Provozní výsledek hospodaření	-2 120
Kurzové rozdíly	-1
Ostatní finanční výnosy a náklady	0
Finanční výsledek hospodaření	-1
Výsledek hospodaření před zdaněním	-2 121
Odložená daň	435
Výsledek hospodaření za účetní období po zdanění	-1 686
EBITDA	459

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

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

Kurzové rozdíly vyplývají především z přepočtu závazků a pohledávek z obchodních vztahů v cizí měně aktuálním kurzem k 31. 12. 2021.

Součástí výsledku hospodaření za rok 2021 je **odložená daň** ve výši 435 mil. Kč (snížení odložené daňové 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 vyšší míra inflace, což Správa železnic reflektuje v očekávání vyšších nákladů zejména na vlastní spotřebu energií a některých služeb s tím, že bilance příjmů a výdajů, s kterými Správa železnic hospodaří, bude vyrovnaná.

Interní audit a řízení rizik

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

Interní audit je funkčně nezávislý a oddělený útvar od řídicích a výkonných struktur organizace. Účel, pravomoci a odpovědnosti interního auditu jsou stanoveny v SŽ R1/1 Organizační řád Generálního ředitelství a SŽ SM024 Statut interního auditu. Jeho nezávislost a objektivitu činností v rámci organizace stvrdil výbor pro audit. Průměrný roční přepočtený počet zaměstnanců, kteří vykonávali v roce 2021 interní audit, činil 14,67.

Rizikově zaměřený roční plán činnosti interního auditu na rok 2021 byl řádně schválen Správní radou Správy železnic a reflektoval:

- stanovené úkoly střednědobého plánu interního auditu pro období let 2020–2023,
- požadavky vrcholového managementu organizace,
- informace o stavu vnitřního kontrolního systému z provedených interních a externích kontrol a auditů,
- naplnění požadavků zákona č. 320/2001 Sb., o finanční kontrole, a zákona č. 181/2014 Sb., o kybernetické bezpečnosti.

Na základě ročního plánu činnosti interního auditu na rok 2021 realizoval útvar interního auditu celkem 10 řádných a 9 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 prověřeny oblasti: financování oprav a údržby ŽDC, správy budov osobních nádraží, životního prostředí, nastavení a fungování řídicích a kontrolních procesů Správy železniční geodézie, správy a údržby protihlukových stěn, pokladních operací; rozvoje rychlých železničních spojení, podpory diagnostiky ve vnitřních předpisech a licenční čistoty SW. Na základě vysoutěžené veřejné zakázky byla formou co-sourcingu se společností Ernst & Young provedena první část auditu kybernetické bezpečnosti s cílem ověřit správnost nastavení a funkčnost systému řízení bezpečnosti informací organizace v souladu s požadavky zákona č. 181/2014 Sb., o kybernetické bezpečnosti.

Následnými interními audity byl ověřen stav plnění přijatých nápravných opatření ke zjištěným nedostatkům z provedených řádných auditů v roce 2020 v oblastech: realizace a zprovoznění tratové části ERTMS, uveřejňování smluv v registru smluv, sestav jízdního řádu, kvality realizovaných staveb, systému krizového řízení, bezpečnosti a ochrany zdraví při práci (BOZP), kontrolní činnosti technického stavu zabezpečovací techniky, kvality vedení účetnictví a nastavení procesů v HZS.

V roce 2021 realizoval útvar interního auditu celkem 24 konzultačních zakázek na základě vzneseného požadavku generálního ředitele nebo vedoucích zaměstnanců odborných útvarů Generálního ředitelství. Odbor interního auditu byl též přizván jako konzultant k provádění novelizace vnitřních předpisů v oblasti oběhu účetních dokladů, pravidel pro manipulaci s peněžní hotovostí a ceninami nebo čerpání limitů nákladů na reprezentaci.

Vysokorychlostní okénko Přísnější opatření proti hluku než pro dálnice...

Vysokorychlostní tratě musí splňovat velmi přísné protihlukové limity. Národní legislativou je dán požadavek na maximální úroveň ekvivalentního hluku 55 dB přes den a 50 dB přes noc. Jedná se o výrazně přísnější limit, než který platí pro stávající tratě nebo dálnice.



Správa železnic / Rusina Fre architekti / Vizualizace monolot

Výsledky provedených interních auditů a konzultací v roce 2021 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 113 zjištění z provedených řádných auditů bylo stanoveno ze strany odboru interního auditu 129 doporučení, ke kterým byla vrcholovým managementem auditovaných útvarů přijata konkrétní adresná a termínovaná opatření. Jejich účinnost bude ověřena následnými interními audity v roce 2022. V rámci provedených následných auditů v roce 2021 bylo ověřeno plnění přijatých nápravných opatření ke zjištěním z vykonaných auditů v předchozím roce. Přijatá nápravná opatření byla průběžně plněna a zafungovala správně.

Přidaná hodnota činnosti útvaru interního auditu byla patrná v oblastech provedených aktualizací vnitřních řídících nebo metodických předpisů, identifikace rizikových míst auditovaných operací, detekce 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. Současně nebyl detekován ze strany interního auditu žádný vysoký nebo velmi vysoký stupeň úrovně míry rizika korupčního nebo podvodného jednání. V rámci provedených auditů a konzultací nebyly 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 vnitřní 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.

V průběhu čtvrtého čtvrtletí 2021 byl zahájen proces provedení externího hodnocení kvality interního

auditů vybraným nezávislým hodnotitelem, firmou PricewaterhouseCoopers Audit v souladu mezinárodním standardem 1312.

Ředitel odboru interního auditu organizoval vzdělávání interních auditorů a koordinoval jejich účast na vzdělávacích akcích a odborných konferencích. Interní auditori pokračovali ve zvyšování své odborné kvalifikace s cílem dosáhnout druhého stupně certifikace a uznávání odbornosti interních auditorů ve veřejné správě Českého institutu interních auditorů.

Odbor interního auditu poskytoval v průběhu roku 2021 součinnost externí auditorské firmě za účelem provedení auditu účetních a finančních výkazů a roční účetní závěrky organizace za rok 2021 v rozsahu potřebném pro ověření účinnosti vnitřního kontrolního systému.

Odbor interního auditu se též zabýval pravidelnou činností související s evidencí a vyhodnocením závěrů z kontrol a auditů provedených externími kontrolními a auditními subjekty. Vedl agendu hlášení závažných zjištění z vykonaných finančních kontrol a zpracoval souhrnnou Zprávu o výsledcích finančních kontrol za rok 2021 adresovanou MF.

ŘÍZENÍ RIZIK

Pro zajištění dlouhodobé stability a možnosti dalšího rozvoje Správy železnic je rozhodující včas rozpoznat, předvídat a řídit potenciální rizika, která vyplývají z její činnosti. V minulosti bylo řízení rizik prováděno v rámci běžných vnitřních kontrolních mechanismů. Aby bylo dosaženo vysoké efektivity v této oblasti, rozhodlo vedení organizace zavést centralizovaný způsob řízení rizik jako samostatný proces integrovaný v rámci vnitřního kontrolního systému organizace. Systém řízení rizik je nepřetržitě rozvíjen v souvislosti s plněním hlavních úkolů a strategických cílů a postavením organizace ve společnosti.

Konečnou odpovědnost za systém řízení rizik má generální ředitel. Každodenní práce s riziky je ovšem odpovědností všech vedoucích zaměstnanců. Každý vlastník rizika je povinen průběžně svá rizika sledovat, vyhodnocovat jejich stav a vývoj a v případě negativního vývoje provádět opatření, která snižují pravděpodobnost jejich výskytu nebo možné

dopady. Vlastník rizika pravidelně reportuje o stavu a vývoji rizik určenému manažerovi, který následně v souhrnné zprávě informuje Výbor pro řízení rizik. Výbor projednává zejména celkový rámec řízení rizik, určuje významnost a limity pro řízení rizik, posuzuje případná překročení jednotlivých limitů i celkovou rizikovou pozici organizace a především schvaluje souhrnné a výroční zprávy o řízení rizik a předkládá doporučení generálnímu řediteli. Dohledovou roli plní odbor interního auditu a výbor pro audit.

Hlavní členění rizik v organizaci vychází z jejich významnosti. Rizika obsažená v katalogu rizik pro centralizované řízení jsou rozdělena do dvou skupin na významná a sledovaná. Od významnosti se odvíjí způsob a četnost reportování. Významná rizika jsou reportována v pravidelných čtvrtletních zprávách, sledovaná pak jednou ročně. K 31. 12. 2021 bylo v katalogu rizik evidováno celkem 119 rizik, z toho 28 významných.

Druhým způsobem členění je zařazení rizik do skupin podle druhu jejich primárních příčin a procesu, který je ohrožuje. V průběhu roku 2021 byla řízena rizika zejména v následujících 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 pravidelné prohlídky a měření, kterými se zjišťuje technický stav železniční infrastruktury. V případě mimořádných událostí jsou zjišťovány příčiny a okolnosti jejich

vzniku a stanovena odpovědnost za jejich vznik. Ke každé mimořádné události jsou přijímána nápravná opatření včetně termínů realizace, jejich provedení se následně kontroluje. Spolu s tím jsou realizována bezpečnostní doporučení pro předcházení vzniku mimořádných událostí. V případě 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 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 2021 klíčovým nástrojem řízení likvidity průběžné sledování a regulace aktuálního vývoje cash flow. Správa železnic v roce 2021 nečerpala ani nesplácela žádný úvěr. Kreditní riziko, vyplývající z neschopnosti dlužníků hradit své závazky vůči Správě železnic, je regulováno sledováním a vyhodnocováním stavu pohledávek a neprodleným řešením pohledávek po splatnosti s využitím všech zákonných možností. 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 je zaváděn systém řízení identit a privilegovaných práv pro bezpečnější řízení přístupových oprávnění.

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 programu 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 zajišťovány prostřednictvím spolupráce se středními a vysokými školami. Zároveň se Správa železnic účastní veletrhů práce, ať už prezenčně, nebo on-line formou. V souladu se strategií odboru personálního je analyzována věková struktura v klíčových profesích a probíhá příprava vybraných zaměstnanců za účelem zajištění možnosti nástupnictví na klíčových pozicích. S cílem zajistit podporu a kontrolu procesu náboru nových zaměstnanců byl v červnu 2021 spuštěn centrální systém SAP SuccessFactors.

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

KORUPČNÍ A COMPLIANCE RIZIKA

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

Lidské zdroje

Zaměstnanci

K 1. 1. 2021 zaměstnávala Správa železnic 17 232 zaměstnanců, pracujících ve 140 profesích a v 16 organizačních složkách (Generální ředitelství Správy železnic a 15 organizačních jednotek) působících po celé České republice.

Po 18 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.



Terminál VRT – Roudnice nad Labem

V průběhu roku 2021 pokračoval proces změny organizační struktury Správy železnic, který schválila správní rada ve 2. polovině roku 2019 a jehož cílem je optimální a efektivní nastavení jednotlivých procesů v organizaci, a to jak na úrovni generálního ředitelství, tak i dalších organizačních jednotek. Došlo také k posílení činností ve vybraných oblastech. K 1. 1. 2021 tak byl zprovozněn dispečerský sál ETCS na CDP v Přerově a k 1. 4. 2021 vzniklo oddělení ETCS a moderních technologií na odboru zabezpečovací a telekomunikační techniky Generálního ředitelství Správy železnic. V oblasti externího financování a dotačních příležitostí je třeba zmínit odbor dotačního managementu EU, který na Generálním ředitelství Správy železnic začal působit od 1. 3. 2021. V rámci dokončování procesu centralizace ekonomických činností do Centra sdílených služeb vznikla v této organizační jednotce k 1. 7. 2021 oddělení investiční účtárny a oddělení centrální podatelny a podpory verifikace dat. S účinností od 1. 4. 2021 došlo také ke změně organizační struktury oblastních ředitelství, spočívající zejména ve vzniku úseku obchodních a správních činností. Oblastní ředitelství Hradec Králové, Praha a Ústí nad Labem změnila své obvody. Na základě úkolu správní rady bylo připraveno sloučení oblastních ředitelství v Olomouci a v Ostravě do jedné organizační jednotky s účinností od 1. 1. 2022.

Nadále pokračoval proces racionalizace a optimalizace související s předáváním investičních staveb do provozu, v jehož důsledku se snížil celkový počet zaměstnanců řízení provozu o 84 (tj. o 1,1 %). Evidenční počet zaměstnanců k 31. 12. 2021 se ve srovnání se stejným obdobím roku 2020 zvýšil o 6 na 17 282 (viz Graf 7). Evidenční počet zaměstnanců k 31. 12. 2021 podle organizačních složek Správy železnic zobrazuje Graf 8. V průběhu roku 2021 bylo vyplaceno odstupné 220 zaměstnancům.

Průměrný přepočtený počet zaměstnanců na plně zaměstnané v roce 2021 činil 17 215,21 (meziroční zvýšení o 86,73 zaměstnance, tj. o 0,51 %).

Věková struktura zaměstnanců se meziročně výrazně nezměnila (viz Graf 9), k 31. 12. 2021 činil průměrný věk zaměstnance Správy železnic 48,27 roku (meziroční zvýšení o 0,08 %).

Železniční doprava se řadí mezi tzv. mužskodominantní sektory. To potvrzuje nadále převažující podíl mužů (viz Graf 10), který k 31. 12. 2021 činil 72,1 % (meziročně se podíl mužů téměř nezměnil).

V roce 2021 se kvalifikační struktura zaměstnanců Správy železnic oproti předchozímu roku výrazně nezměnila (viz Graf 11). Ve struktuře podle nejvyššího dosaženého vzdělání činí podíl zaměstnanců s neúplným, základním a středním vzděláním bez maturity celkem 28 % (meziroční pokles podílu o 1,2 %), podíl zaměstnanců se středním vzděláním s maturitou 55,9 % (meziroční nárůst podílu o 0,4 %) a podíl zaměstnanců s vyšším odborným vzděláním a s bakalářským, vysokoškolským či doktorským vzděláním celkem 16,1 % (meziroční zvýšení podílu o 0,8 %).

ODMĚŇOVÁNÍ A ZAMĚSTNANECKÉ VÝHODY

Principy odměňování a rozsah poskytování zaměstnaneckých výhod byly dohodnuty v platné Podnikové kolektivní smlouvě na rok 2021 a jejich přílohách. S účinností od 1. 1. 2021 byl uplatňován novelizovaný Katalog zaměstnání Správy železnic.

Společenská odpovědnost

Správa železnic je společensky odpovědná organizace, která při naplňování podstaty své činnosti přispívá k udržitelnému rozvoji, je transparentní a obecně napomáhá k celkovému zlepšování stavu společnosti.

Českou železnici spravujeme ekonomicky transparentním, ekologicky nezávadným a sociálně životaschopným způsobem. Všechny tři oblasti společenské odpovědnosti (ekonomická, sociální a environmentální) jsou proto zařazeny dořízení a činnosti naší organizace.

PRIORITNÍ CÍLE

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

EKONOMICKÁ OBLAST

Transparentnost finančních transakcí

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

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

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

MD pak zasiláme měsíční přehledy plateb.

Etika a compliance

Etický kodex Správy železnic obsahuje základní hodnoty, principy a cíle, které Správa železnic dodržuje při výkonu své činnosti. Respektování a dodržování zásad tohoto kodexu účinně zabraňuje nežádoucím jednáním.

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

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

SOCIÁLNÍ OBLAST

Zapojení zaměstnanců a interní komunikace

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

V roce 2021 se uskutečnil první velký zaměstnanecký průzkum Správy železnic. Ukázal, že v základních potřebách máme nadprůměrný výsledek v sektoru. Nejdůležitější je jistá výplata, sebraný pracovní tým a dobrý šéf, který je odborník.

Na přední místo stavíme zdraví zaměstnanců. Procházíme obtížným obdobím pandemie covidu-19, ale vedení organizace zaměstnance plně podporuje. V rámci prevence mají všichni přístup k hygienickým a ochranným pomůckám, rozumně se regulují hygienická opatření a zajištěna je plná informovanost.

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

K podpoře interní komunikace slouží projekt Tým Správy železnic. V jeho rámci generální ředitel společností každoročně oceňuje nejlepší zaměstnance, a to v kategoriích Zaměstnanec roku, Nováček roku a Síň slávy. V roce 2021 bylo oceněno 30 zaměstnanců napříč celou organizací.

Spolupráce se školami

Při tvorbě pracovních míst jsme se zaměřili nejen na zkušené profesionály, ale i na mladé absolventy škol. Studentům středních a vysokých škol nabízíme řadu projektů a programů na podporu jejich studia. V nabídce jsou praxe, odborné exkurze, mentoring, stáže, témata pro bakalářské a diplomové práce, přednášky, interaktivní konference a v neposlední řadě příprava k odborným zkouškám. Pro školy a studenty máme i speciálně vytvořené webové stránky.

Interní zaměstnanecká sbírka

Na podporu zaměstnanců postižených živelní událostí v létě 2021 se v období od 1. 7. do 30. 9. 2021 uskutečnila veřejná sbírka. Vybrána byla částka 3 142 100 Kč, tyto finance se postupně přerozdělily 18 dotčeným kolegům podle míry poškození jejich obydlí.

Pomoc lidem se zdravotním postižením

Úzce spolupracujeme s organizacemi zastupujícími osoby se zdravotním postižením.

Pomáháme klientům těchto organizací a OOSPO v oblasti bezbariérové přístupnosti železničních stanic. Stále navyšujeme počty takto přístupných stanic a zastávek. Budujeme výtahy, dlouhé šikmé chodníky nebo menší rampy vyrovnávající výškové rozdíly u vstupů do budov.

Cestující OOSPO poskytujeme služby pomoci ve stanicích. Využít mohou především doprovod zajišťovaný tzv. mobilními četami, který si lze objednat v rámci systému jednotného tarifu.

Pro umožnění samostatného pohybu nevidomých a slabozrakých jsou v nádražních budovách a na nástupištích budovány hmatové prvky – umělé vodící linie, např. s funkcí varovného pásu při nástupní hraně nástupiště. Dalšími významnými prvky pro navedení cestujících v budovách i na nástupištích jsou orientační hlasové majáčky.

Zvláštní kapitolou jsou hmatné štítky s Braillovým písmem umístěné na stanovených místech, například na pravém madle zábradlí schodiště vedeného z podchodu na nástupiště nebo nad klíkou dveří veřejných toalet.

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

Připravujeme také pořízení mobilních zdvihacích plošin pro OOSPO, které pomáhají při nástupu do vlaku, nebo naopak při výstupu na nástupiště. Poskytnutím této služby prostřednictvím Správy železnic dojde k jejímu rozšíření mezi více dopravců a tím i širší spektrum cestujících OOSPO.

Bezpečnost a prevence bezpečnosti na železnici

V rámci zabezpečení tratí je nedílnou součástí technologického rozvoje naší železnice instalace evropského zabezpečovače ETCS na hlavních i regionálních tratích a jejich vybavování komunikačním systémem GSM-R. Plán počítá s kompletním dokončením do roku 2040.

Zrychlujeme tempo zvyšování zabezpečení přejezdů, každý rok jich zmodernizujeme desítky. V období let 2020 až 2022 vynaložíme více než 4 ml. Kč na zlepšení zabezpečení téměř 500 přejezdů.

Důležitou oblastí bezpečnosti na železnici je pro nás také prevence. Na ni se zaměřujeme akcemi, které aktivně pořádáme nebo se na nich podílíme s partnerskými subjekty. Tématu prevence bezpečnosti se věnujeme i při komunikaci na sociálních sítích.

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

ENVIRONMENTÁLNÍ OBLAST

Ochrana životního prostředí

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

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

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

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

Ekologické aktivity

Správa železnic se zařadila mezi ekologicky odpovědné firmy. Zasadujeme se o úspory energií, v souladu se zavedeným systémem managementu hospodaření s energií podle normy ISO 50001:2018 nastavujeme cíle a cílové hodnoty vedoucí ke zlepšení energetické hospodárnosti pro daný kalendářní rok. Dále omezuje spotřebu papíru, správně třídíme odpad a do ochrany životního prostředí se zapojujeme i vlastními ekologickými počiny. Jedním z nich je projekt Za každý vykáčený strom u trati jeden nový do školky.

V rámci uvedeného projektu spolupracujeme s Lesy České republiky a vybíráme lokality vhodné pro výsadbu nové zeleně s cílem výsazet každoročně alespoň stejný počet stromů, které kvůli bezpečnosti a provozuschopnosti dráhy musíme eliminovat. Nutné zásahy chceme přírodě vrátit i s úroky. Do tohoto projektu se zapojují pracovní týmy ze všech jednotek Správy železnic.

Další aktivitou jsou Dlouhodobé plány péče jako jedna z dílčích částí pilotního projektu Akční plán pro údržbu zeleně podél železničních tratí – koncepčního dokumentu Správy železnic pro management a údržbu zeleně, zejména pak dřevin. Metodicky vycházíme z obdobných plánů zpracováváných pro zvláště chráněná území. Cílem je pravidelnou údržbou a postupným tvarováním krajiny dosáhnout po cca 10–15 letech takového charakteru okolí železničních tratí, který bude vyhovovat jak z hlediska bezpečného provozu dráhy, tak i zachování, resp. zvýšení biodiverzity. Nastavením tzv. přechodových pásem budou vytvořeny podmínky pro pozvolný přechod z keřového patra do patra nízké vzrůstných dřevin. Očekáváme, že následný vývoj takto modelované krajiny bude vyžadovat pouze minimální zásahy a údržbu.

Správa železnic se aktivně zabývá také náhradou přípravků na bázi glyfosátu, které jsou aplikovány k eliminaci růstu plevelů na železniční dopravní cestě. Odbornou studií bude v podmínkách české železniční sítě ověřena možnost využití nových poznatků evropských železnic a zhodnocení výsledků výzkumu UIC. Cílem je odpovědná příprava na možnou změnu pravidel aplikace chemických látek na železnici po roce 2022 v návaznosti na jednání o prodloužení platnosti použití látek na ochranu rostlin na bázi glyfosátu. Od nových, alternativních metod údržby vegetace na železnici si slibujeme, že budou mimo jiné šetrnější k jednotlivým složkám životního prostředí s minimalizací případných dopadů na biodiverzitu.

S cílem získat přesné informace o možné přítomnosti azbestu byla v roce 2021 zadána veřejná zakázka na analýzu objektů Správy železnic s potenciálním výskytem tohoto nebezpečného materiálu. Jedná se o první fázi rozsáhlejšího průzkumu týkajícího se až několika stovek objektů s připravovaným stavebním zásahem.

Finanční část

Atraktivní jízdní doba...

Připravovaná vysokorychlostní trať z Prahy do Brna, Břeclavi a Ostravy se v budoucnu pravděpodobně stane nejvytíženější v Česku. Jízdní doba mezi Prahou a Brnem se ze současných skoro tří hodin zkrátí na zhruba 50 minut. Nezanedbatelnou časovou úsporu zaznamenají po dokončení trati i cestující na trase Ostrava – Praha. Ve vlaku by totiž měli strávit jen kolem 90 minut.

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 2021, výkazu zisku a ztráty, přehledu o změnách vlastního kapitálu a přehledu o peněžních tocích za rok končící 31. prosincem 2021 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 2021 a nákladů a výnosů a výsledku jejího hospodaření a peněžních toků za rok končící 31. prosincem 2021 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.

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 statutární orgán 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 významné (materiální) nesouladu s účetní závěrkou či s našimi znalostmi o účetní jednotce získanými během auditu účetní závěrky nebo zda se jinak tyto informace nejvýše 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 statutární orgán 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 statutární orgán 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 vznikat v důsledku podvodů nebo chyb a považují se za významné (materiální), pokud lze reálně předpokládat, že by jednotlivě nebo v souhrnu mohly ovlivnit ekonomická rozhodnutí, která uživatelé účetní závěrky na jejím základě přijmou.

Obchodní rejstřík vedený Městským soudem v Praze
oddíl C, vložka 24185

IČO 49619187, DIČ CZ699001996
ID datové schránky: 8h3gtra

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 statutární orgán Organizace uvedl v příloze v účetní závěrce.

— Posoudit vhodnost použití předpokladu nepřetržitosti trvání při sestavení účetní závěrky statutárním orgánem a to, zda s ohledem na shromážděné důkazní informace existuje významná (materiální) nejistota vyplývající z události 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.

Naši 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.

KPMG Česká republika Audit, s. r. o., společnost s ručením omezeným a člen globální sítě nezávislých členských společností KPMG přidružených ke KPMG International Limited, anglické privátní společnosti s ručením omezeným zárukou.

STATUTÁRNÍ AUDITOR ODPOVĚDNÝ ZA ZAKÁZKU

Ing. Karel Charvát je statutárním auditorem odpovědným za audit účetní závěrky organizace Správa železnic, státní organizace k 31. prosinci 2021, na jehož základě byla zpracována tato zpráva nezávislého auditora.

V Praze, dne 18. března 2022

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

Ing. Karel Charvát
Partner
Evidenční číslo 2032

Rozvaha

v plném rozsahu k 31. prosinci 2021 (v tisících Kč)

Aktiva

Označ.	AKTIVA	řád.	Běžné účetní období			Minulé účetní období	
			Brutto	Korekce	Netto	Netto	
	AKTIVA CELKEM	1	185 514 740	-124 625 385	60 889 355	62 608 659	
B.	Stálá aktiva	2	176 059 897	-124 274 362	51 785 535	54 564 755	
B.I.	Dlouhodobý nehmotný majetek	3	1 397 010	-1 171 444	225 566	202 581	
B.I.2.	Ocenitelná práva	4	1 323 197	-1 166 758	156 439	145 143	
B.I.2.1.	Software	5	1 321 307	-1 165 997	155 310	143 699	
B.I.2.2.	Ostatní ocenitelná práva	6	1 890	-761	1 129	1 444	
B.I.4.	Ostatní dlouhodobý nehmotný majetek	7	4 686	-4 686	0	0	
B.I.5.	Poskytnuté zálohy na dlouhodobý nehmotný majetek a nedokončený dlouhodobý nehmotný majetek	8	69 127	0	69 127	57 438	
B.I.5.1.	Poskytnuté zálohy na dlouhodobý nehmotný majetek	9	130	0	130	130	
B.I.5.2.	Nedokončený dlouhodobý nehmotný majetek	10	68 997	0	68 997	57 308	
B.II.	Dlouhodobý hmotný majetek	11	174 662 887	-123 102 918	51 559 969	54 362 174	
B.II.1.	Pozemky a stavby	12	141 488 215	-97 940 999	43 547 216	45 973 699	
B.II.1.1.	Pozemky	13	6 776 137	-10 040	6 766 097	6 762 256	
B.II.1.2.	Stavby	14	134 712 078	-97 930 959	36 781 119	39 211 443	
B.II.2.	Hmotné movité věci a jejich soubory	15	19 984 482	-17 627 521	2 356 961	2 838 579	
B.II.3.	Oceňovací rozdíly k nabytému majetku	16	8 443 268	-7 470 411	972 857	1 535 742	
B.II.4.	Ostatní dlouhodobý hmotný majetek	17	8 080	-2 003	6 077	2 861	
B.II.4.3.	Jiný dlouhodobý hmotný majetek	18	8 080	-2 003	6 077	2 861	
B.II.5.	Poskytnuté zálohy na dlouhodobý hmotný majetek a nedokončený dlouhodobý hmotný majetek	19	4 738 842	-61 984	4 676 858	4 011 293	
B.II.5.1.	Poskytnuté zálohy na dlouhodobý hmotný majetek	20	631 979	0	631 979	387 100	
B.II.5.2.	Nedokončený dlouhodobý hmotný majetek	21	4 106 863	-61 984	4 044 879	3 624 193	
C.	Oběžná aktiva	22	9 418 845	-351 023	9 067 822	8 010 148	
C.I.	Zásoby	23	767 251	-11 188	756 171	630 003	
C.I.1.	Materiál	24	763 251	-11 188	752 063	630 002	
C.I.2.	Nedokončená výroba a polotovary	25	0	0	0	0	
C.I.3.	Výrobky a zboží	26	1	0	1	1	
C.I.3.2.	Zboží	27	1	0	1	1	
C.I.5.	Poskytnuté zálohy na zásoby	28	4 107	0	4 107	0	
C.II.	Pohledávky	29	2 268 475	-339 835	1 928 640	2 250 926	
C.II.1.	Dlouhodobé pohledávky	30	5 179	0	5 179	1 434	
C.II.1.1.	Pohledávky z obchodních vztahů	31	0	0	0	204	
C.II.1.5.	Pohledávky – ostatní	32	5 179	0	5 179	1 230	
C.II.1.5.2.	Dlouhodobé poskytnuté zálohy	33	5 147	0	5 147	1 205	
C.II.1.5.4.	Jiné pohledávky	34	32	0	32	25	
C.II.2.	Krátkodobé pohledávky	35	2 263 296	-339 835	1 923 461	2 249 492	
C.II.2.1.	Pohledávky z obchodních vztahů	36	1 293 911	-325 193	968 718	1 330 434	
C.II.2.4.	Pohledávky – ostatní	37	969 385	-14 642	954 743	919 058	
C.II.2.4.3.	Stát – daňové pohledávky	38	443 891	0	443 891	440 326	
C.II.2.4.4.	Krátkodobé poskytnuté zálohy	39	90 077	0	90 077	116 709	
C.II.2.4.5.	Dohadné účty aktivní	40	385 322	0	385 322	329 325	
C.II.2.4.6.	Jiné pohledávky	41	50 095	-14 642	35 453	32 698	
C.IV.	Peněžní prostředky	42	6 383 011	0	6 383 011	5 129 489	
C.IV.1.	Peněžní prostředky v pokladně	43	2 474	0	2 474	2 816	
C.IV.2.	Peněžní prostředky na účtech	44	6 380 537	0	6 380 537	5 126 673	
D.	Časové rozlišení aktiv	45	35 998	0	35 998	33 486	
D.1.	Náklady příštích období	46	32 569	0	32 569	27 763	
D.3.	Příjmy příštích období	47	3 429	0	3 429	5 723	

Pasiva

Označ.	PASIVA	řád.	Běžné účetní období	Minulé účetní období
	PASIVA CELKEM	48	60 889 355	62 608 659
A.	Vlastní kapitál	49	49 254 920	51 051 588
A.I.	Základní kapitál	50	57 388 168	57 384 330
A.I.1.	Základní kapitál	51	57 388 168	57 384 330
A.II.	Ážio a kapitálové fondy	52	692 042	860 821
A.II.2.	Kapitálové fondy	53	692 042	860 821
A.II.2.1.	Ostatní kapitálové fondy	54	692 042	860 821
A.III.	Fondy ze zisku	55	124 805	70 909
A.III.2.	Statutární a ostatní fondy	56	124 805	70 909
A.IV.	Výsledek hospodaření minulých let (+/-)	57	-7 264 472	-6 018 158
A.IV.1.	Nerozdělený zisk nebo neuhrazená ztráta minulých let (+/-)	58	-7 102 103	-5 855 789
A.IV.2.	Jiný výsledek hospodaření minulých let (+/-)	59	-162 369	-162 369
A.V.	Výsledek hospodaření běžného účetního období (+/-)	60	-1 685 623	-1 246 314
B.+C.	Cizí zdroje	61	11 341 328	11 446 153
B.	Rezervy	62	2 523 402	1 045 080
B.4.	Ostatní rezervy	63	2 523 402	1 045 080
C.	Závazky	64	8 817 926	10 401 073
C.I.	Dlouhodobé závazky	65	2 679 231	3 115 338
C.I.2.	Závazky k úvěrovým institucím	66	0	0
C.I.4.	Závazky z obchodních vztahů	67	67 896	68 708
C.I.8.	Odložený daňový závazek	68	2 611 331	3 046 626
C.I.9.	Závazky – ostatní	69	4	4
C.I.9.3.	Jiné závazky	70	4	4
C.II.	Krátkodobé závazky	71	6 138 695	7 285 735
C.II.3.	Krátkodobé přijaté zálohy	72	230 660	316 484
C.II.4.	Závazky z obchodních vztahů	73	3 261 679	3 383 273
C.II.8.	Závazky ostatní	74	2 646 356	3 585 978
C.II.8.3.	Závazky k zaměstnancům	75	805 801	678 356
C.II.8.4.	Závazky ze sociálního zabezpečení a zdravotního pojištění	76	418 394	379 345
C.II.8.5.	Stát – daňové závazky a dotace	77	1 002 686	845 122
C.II.8.6.	Dohadné účty pasivní	78	369 466	371 059
C.II.8.7.	Jiné závazky	79	50 009	1 312 096
D.	Časové rozlišení pasiv	80	293 107	110 918
D.1.	Výdaje příštích období	81	276 897	94 393
D.2.	Výnosy příštích období	82	16 210	16 525

Výkaz zisku a ztráty

druhé členění za rok končící 31. prosincem 2021 (v tisících Kč)

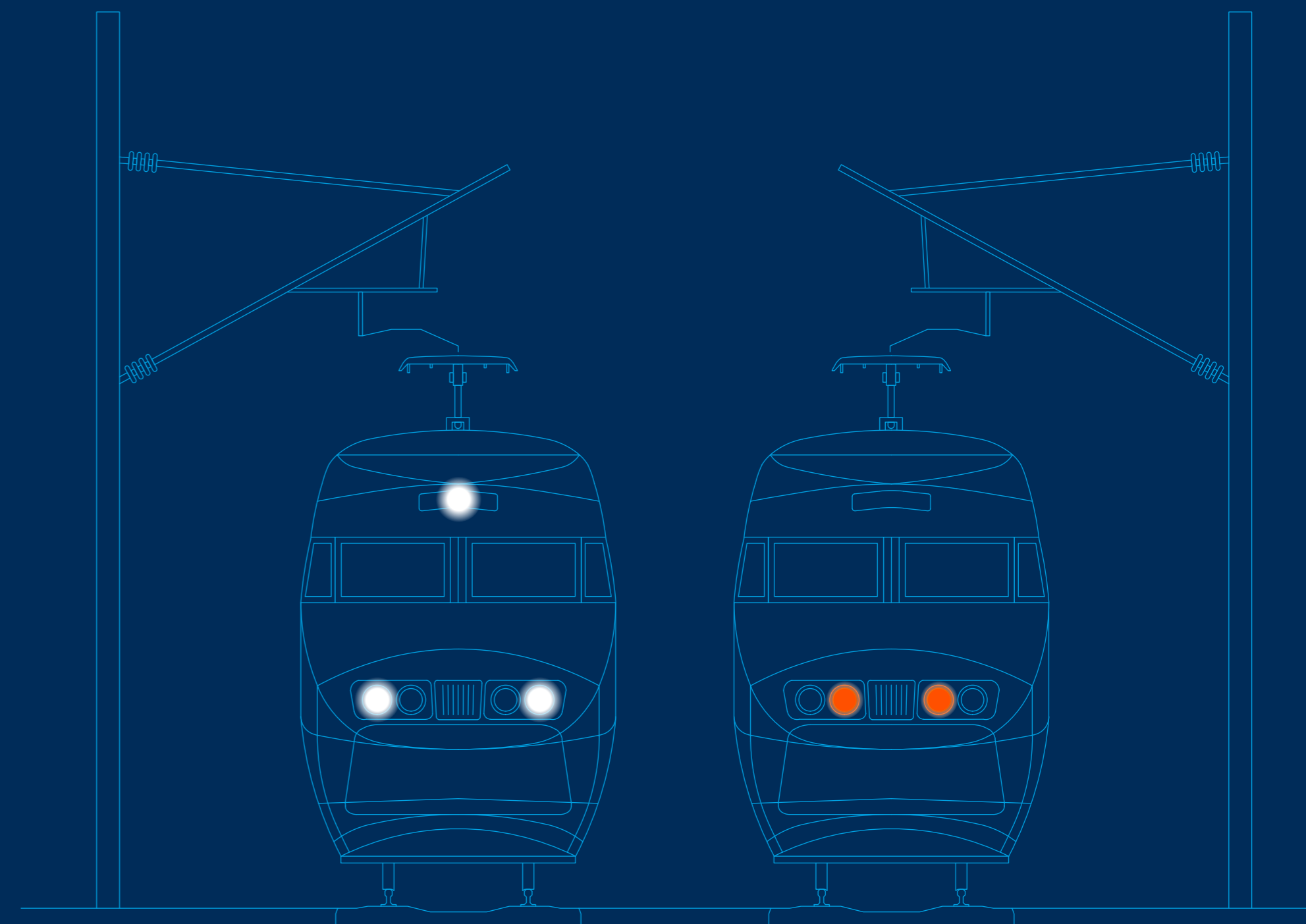
Označ.	VÝKAZ ZISKU A ZTRÁTY	řád.	Běžné účetní období	Minulé účetní období
I.	Tržby z prodeje výrobků a služeb	1	7 942 274	7 546 587
II.	Tržby za prodej zboží	2	1	2
A.	Výkonová spotřeba	3	17 332 018	21 165 951
A.1.	Náklady vynaložené na prodané zboží	4	0	0
A.2.	Spotřeba materiálu a energie	5	5 764 339	6 625 601
A.3.	Služby	6	11 567 679	14 540 350
B.	Změna stavu zásob vlastní činnosti (+/-)	7	0	1 000
C.	Aktivace (-)	8	-1 198 420	-1 302 552
D.	Osobní náklady	9	12 955 119	12 225 115
D.1.	Mzdové náklady	10	9 288 420	8 739 689
D.2.	Náklady na sociální zabezpečení, zdravotní pojištění a ostatní náklady	11	3 666 699	3 485 426
D.2.1.	Náklady na sociální zabezpečení a zdravotní pojištění	12	3 114 173	2 934 599
D.2.2.	Ostatní náklady	13	552 526	550 827
E.	Úpravy hodnot v provozní oblasti	14	3 755 712	4 016 892
E.1.	Úpravy hodnot dlouhodobého nehmotného a hmotného majetku	15	3 785 910	4 007 240
E.1.1.	Úpravy hodnot dlouhodobého nehmotného a hmotného majetku - trvalé	16	3 841 803	4 023 685
E.1.2.	Úpravy hodnot dlouhodobého nehmotného a hmotného majetku - dočasné	17	-55 893	-16 445
E.2.	Úpravy hodnot zásob	18	-360	-886
E.3.	Úpravy hodnot pohledávek	19	-29 838	10 538
III.	Ostatní provozní výnosy	20	25 054 884	27 682 506
III.1.	Tržby z prodaného dlouhodobého majetku	21	43 661	38 665
III.2.	Tržby z prodaného materiálu	22	304 502	223 372
III.3.	Jiné provozní výnosy	23	24 706 721	27 420 469
F.	Ostatní provozní náklady	24	2 273 122	748 814
F.1.	Zůstatková cena prodaného dlouhodobého majetku	25	7 840	7 042
F.2.	Prodaný materiál	26	304 363	223 081
F.3.	Daně a poplatky	27	36 423	31 404
F.4.	Rezervy v provozní oblasti a komplexní náklady příštích období	28	1 478 322	26 109
F.5.	Jiné provozní náklady	29	446 174	461 178
*	Provozní výsledek hospodaření (+/-)	30	-2 120 392	-1 626 125
VI.	Výnosové úroky a podobné výnosy	31	0	0
VI.2.	Ostatní výnosové úroky a podobné výnosy	32	0	0
J.	Nákladové úroky a podobné náklady	33	0	10 132
J.2.	Ostatní nákladové úroky a podobné náklady	34	0	10 132
VII.	Ostatní finanční výnosy	35	975	15 917
K.	Ostatní finanční náklady	36	1 501	30 675
*	Finanční výsledek hospodaření	37	-526	-24 890
**	Výsledek hospodaření před zdaněním (+/-)	38	-2 120 918	-1 651 015
L	Daň z příjmů	39	-435 295	-404 701
L.2.	Daň z příjmů odložená (+/-)	40	-435 295	-404 701
**	Výsledek hospodaření po zdanění (+/-)	41	-1 685 623	-1 246 314
***	Výsledek hospodaření za účetní období (+/-)	42	-1 685 623	-1 246 314
*	Čistý obrát za účetní období × I. + II. + III. + IV. + V. + VI. + VII.	43	32 998 134	35 245 012

56

Vysokorychlostní okénko

Aby vám nezalehly uši...

Když se míjí dva proti sobě jedoucí vysokorychlostní vlaky, dochází k tlakovému rázu. Jejich vzájemná rychlost přitom může být až 640 km/h. Konstrukce souprav musí tuto rychlost snést a zároveň musí chránit cestující, aby jim „nezalehly uši“. Podobné změny tlaků nastávají také při vjezdu vlaku do tunelu. Tlakotěsnost souprav zajišťuje bezpečnost a komfort cestujících.



57

Přehled o změnách vlastního kapitálu

za rok končící 31. prosincem 2021 (v tisících Kč)

	Základní kapitál	Ostatní kapitálové fondy	Ostatní rezervní fondy	Fond kulturních a sociálních potřeb	Nerozdělený zisk nebo neuhrazená ztráta minulých let (+/-)	Jiný výsledek hospodaření minulých let	Výsledek hospodaření běžného účetního období	Celkem
Zůstatek k 1. 1. 2021	57 384 330	860 821	--	70 909	-5 855 789	-162 369	-1 246 314	51 051 588
Inventarizační nálezy majetku a ostatní převody	--	--	--	--	--	--	--	0
Bezúplatné převody majetku a ostatní převody	3 930	13 517	--	--	--	--	--	17 447
Privatizovaný majetek a restituce	-92	--	--	--	--	--	--	-92
Čerpání fondu kulturních a sociálních potřeb	--	--	--	-128 400	--	--	--	-128 400
Tvorba fondu kulturních a sociálních potřeb	--	-182 296	--	182 296	--	--	--	0
Převod výsledku hospodaření	--	--	--	--	-1 246 314	--	1 246 314	0
Jiný výsledek hospodaření	--	--	--	--	--	--	--	0
Zaokrouhlení	--	--	--	--	--	--	--	0
Výsledek hospodaření za běžný rok	--	--	--	--	--	--	-1 685 623	-1 685 623
Zůstatek k 31. 12. 2021	57 388 168	692 042	--	124 805	-7 102 103	-162 369	-1 685 623	49 254 920
Zůstatek k 1. 1. 2020	57 367 174	1 013 355	--	2 724	-4 777 299	-162 369	-1 078 489	52 365 096
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	--	--	--	--
Převod výsledku hospodaření	--	--	--	--	-1 078 489	--	1 078 489	--
Jiný výsledek hospodaření	--	--	--	--	--	--	--	--
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

58

Přehled o peněžních tocích

za rok končící 31. prosincem 2021 (v tisících Kč)

	Běžné účetní období	Minulé účetní období
P. Stav peněžních prostředků a peněžních ekvivalentů na začátku účetního období	5 129 489	3 789 930
<i>Peněžní toky z hlavní výdělečné činnosti</i>		
Z: Účetní zisk nebo ztráta z běžné činnosti před zdaněním	-2 120 918	-1 651 015
A.1. Úpravy o nepeněžní operace	-18 986 640	-20 184 743
A.1.1. Odписы stálých aktiv s výjimkou zůstatkové ceny prodaných stálých aktiv a dále umořování oceňovacího rozdílu k nabytému majetku a goodwillu	3 841 803	4 023 685
A.1.2. Změna stavu	-22 828 443	-24 208 428
A.1.2.1. Změna stavu opravných položek, rezerv	1 392 230	19 316
A.1.3. Zisk (-) ztráta (+) z prodeje stálých aktiv	-35 821	-31 624
A.1.4. Vyúčtované nákladové a výnosové úroky	0	10 132
A.1.5. Zúčtování provozních dotací	-22 853 782	-23 754 819
A.1.6. Prominutí závazků za státem	-1 262 168	-583 822
A.1.7. Případné úpravy o ostatní nepeněžní operace	-68 902	132 389
A.* Čistý peněžní tok z provozní činnosti před zdaněním, změnami pracovního kapitálu, finančními a mimořádnými položkami	-21 107 558	-21 835 758
A.2. Změna potřeby pracovního kapitálu	329 389	783 475
A.2.1. Změna stavu pohledávek z provozní činnosti, aktivních účtů dohadných a časového rozlišení	349 582	-125 280
A.2.2. Změna stavu kr. závazků z provozní činnosti, pasivních účtů dohadných a časového rozlišení	105 615	990 173
A.2.3. Změna stavu zásob	-125 808	-81 418
A.** Čistý peněžní tok z provozní činnosti před zdaněním, finančními a mimořádnými položkami	-20 778 169	-21 052 283
A.5. Přijaté provozní dotace	22 853 716	23 749 566
A.*** Čistý peněžní tok z provozní činnosti	2 075 547	2 697 283
<i>Peněžní toky z investiční činnosti</i>		
B.1. Nabytí stálých aktiv	-33 986 469	-29 271 756
B.1.1. Nabytí dlouhodobého hmotného majetku	-781 369	-1 454 207
B.1.2. Nabytí dlouhodobého nehmotného majetku	-146 795	-101 284
B.1.3. Nabytí dlouhodobého hmotného majetku z investičních dotací	-33 058 305	-27 716 265
B.2. Příjmy z prodeje stálých aktiv	43 661	38 665
B.2.1. Příjmy z prodeje dlouhodobého hmotného a nehmotného majetku	43 661	38 665
B.3. Přijaté investiční dotace	33 249 183	27 978 634
B.*** Čistý peněžní tok vztahující se k investiční činnosti	-693 625	-1 254 457
<i>Peněžní toky z finančních činností</i>		
C.2. Dopady změn vlastního kapitálu na peněžní prostředky	-128 400	-103 267
C.2.1. Platby z fondů tvořených ze zisku	-128 400	-103 267
C.*** Čistý peněžní tok vztahující se k finanční činnosti	-128 400	-103 267
F. Čisté zvýšení nebo snížení peněžních prostředků	1 253 522	1 339 559
R. Stav peněžních prostředků a peněžních ekvivalentů na konci účetního období	6 383 011	5 129 489

59

Příloha v účetní uzávěrce

Jaké vlaky budou po tratích jezdit...

Většina tratí bude určena pouze pro osobní soupravy s rychlostí 320 km/h. Výjimkami jsou Krušnohorský a Středohorský tunel, kde má provoz nákladní doprava své opodstatnění.

Vysokorychlostní okénko

Obsah

1. Obecné informace	64	4.8 VLASTNÍ KAPITÁL	70
1.1 OBECNÉ INFORMACE	64	4.9 REZERVY	70
1.2 PŘEDMĚT ČINNOSTI	64	4.10 DLOUHODOBÉ ZÁVAZKY	71
1.3 ORGANIZAČNÍ STRUKTURA A ORGÁNY SPRÁVY ŽELEZNIC	64	4.11 KRÁTKODOBÉ ZÁVAZKY	71
2. Účetní metody a obecné účetní zásady	65	4.12 VÝDAJE PŘÍŠTÍCH OBDOBÍ	71
3. Přehled významných účetních metod a postupů	66	4.13 TRŽBY ZA PRODEJ VLASTNÍCH VÝROBKŮ A SLUŽEB	72
3.1 DLOUHODOBÝ HMOTNÝ A NEHMOTNÝ MAJETEK	66	4.14 SPOTŘEBA MATERIÁLU A ENERGIÍ	72
3.2 ZÁSoby	66	4.15 NÁKUP SLUŽEB	72
3.3 POHLEDÁVKY	66	4.16 JINÉ PROVOZNÍ VÝNOSY	72
3.4 VLASTNÍ KAPITÁL	66	4.17 JINÉ PROVOZNÍ NÁKLADY	72
3.5 REZERVY	66	4.18 OSTATNÍ FINANČNÍ VÝNOSY	73
3.6 ZÁVAZKY	67	4.19 OSTATNÍ FINANČNÍ NÁKLADY	73
3.7 DLOUHODOBÉ ZÁVAZKY	67	5. Zaměstnanci, vedení organizace a statutární orgány	73
3.8 TRANSAKCE V CIZÍCH MĚNÁCH	67	5.1 OSOBNÍ NÁKLADY A POČET ZAMĚSTNANCŮ	73
3.9 DAŇ Z PŘÍJMŮ	67	5.2 POSKYTNUTÉ PŮJČKY, ÚVĚRY ČI OSTATNÍ PLNĚNÍ	73
3.10 DOTACE	67	6. Podmíněné a další neuvedené závazky v účetnictví	74
3.11 VÝNOSY	67	6.1 ZÁVAZKY NEZAHRNUTÉ V ROZVAZE	74
3.12 POUŽITÍ ODHADŮ	67	6.2 SOUDNÍ SPORY	74
3.13 ZMĚNY V ÚČETNÍCH METODÁCH	67	6.3 MAJETKOPRÁVNÍ VZTAHY	74
3.14 ODDLUŽENÍ	67	6.4 BUDOUCÍ ZÁVAZKY Z KORIDOROVÉ VÝSTAVBY	74
3.15 PRIVATIZACE	67	7. Další informace	75
3.16 PRODEJ MAJETKU	67	7.1 VZNIK ORGANIZACE	75
3.17 PRONÁJEM MAJETKU	67	7.2 VÝZNAMNÉ FAKTORY OVLIVŇUJÍCÍ ČINNOST SPRÁVY ŽELEZNIC	75
4. Doplnující údaje k rozvaze a výkazu zisku a ztráty	68	7.3 VZTAHY S VÝZNAMNÝMI ODBĚRATELI ČD A ČD CARGO	75
4.1 DLOUHODOBÝ NEHMOTNÝ MAJETEK	68	7.4 PRIVATIZACE	76
4.2 DLOUHODOBÝ HMOTNÝ MAJETEK	68	7.5 PRODEJ MAJETKU	76
4.3 ZÁSoby	70	7.6 PRONÁJEM MAJETKU	76
4.4 KRÁTKODOBÉ POHLEDÁVKY	70	7.7 PŘEHLED O PENĚŽNÍCH TOCÍCH	76
4.5 DOHADNÉ ÚČTY AKTIVNÍ	70	7.8 PANDEMIE COVIDU-19	76
4.6 PENĚŽNÍ PROSTŘEDKY	70	7.9 PROJEKT ÚPRAVY MAJETKOPRÁVNÍCH VZTAHŮ V ŽELEZNIČNÍCH STANICÍCH	76
4.7 NÁKLADY PŘÍŠTÍCH OBDOBÍ	70	8. Události po datu účetní závěrky	77



1. Obecné informace

1.1 OBECNÉ INFORMACE

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

Ke dni 1. 1. 2003 byl vznik zapsán do obchodního rejstříku Městského soudu v Praze, oddíl A, vložka 48384. Dne 14. 1. 2020 byl v obchodním rejstříku zapsán nový název 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.

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

Zakladatelem Správy železnic je Česká republika. Výkonem funkce zakladatele je pověřeno Ministerstvo dopravy ČR (MD). Nadřízeným orgánem ve věci vyřizování opravných prostředků proti rozhodnutí Správy železnic je MD. Funkci zakladatele vykonává MD i vůči společnosti České dráhy, a. s., (ČD) a ČD Cargo, a. s., (ČD Cargo). Správa železnic má se společností ČD a jejími dceřinými společnostmi řadu obchodních vztahů, z nich nejvýznamnější jsou uvedeny v bodě 7.3. Organizace je příjemcem významného financování od Státního fondu dopravní infrastruktury (SFDI). V souladu s pojetím Správy železnic jsou společností ČD, ČD Cargo a SFDI považovány za spřízněné osoby.

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

Účetní závěrka společnosti za rok 2021 je sestavena ke dni 31. 12. 2021.

Příloha je zpracována za účetní období počínající 1. 1. 2021 a končící dnem 31. 12. 2021 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 2021 vlastními kapacitami.

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

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

Předmětem činnosti je rovněž hospodaření s aktivy a závazky vymezenými v § 20 a § 38a zákona o transformaci. Jedná se zejména o převzaté pohledávky a závazky 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 nastala 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 uvedením 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 případné bytové jednotky fyzickým osobám k bydlení.

Ke dni 31. 12. 2021 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 Jaseňák	Náměstek generálního ředitele pro řízení provozu	od 1. 11. 2018

Ke dni 31. 12. 2021 byli členy správní rady:

Jméno	Funkce	Datum
Doc. Ing. Pavel Hruběš, Ph.D.	Předseda	od 1. 11. 2018
Ing. Martin Kolovratník	Místopředseda	od 1. 12. 2018
Doc. Ing. Ivo Drahotský, Ph.D.	Člen	od 1. 11. 2018
Jaroslav Foldýna	Člen	od 25. 3. 2014
Ing. Vít Janoš, Ph.D.	Člen	od 1. 11. 2018
Ing. Ladislav Němec	Člen	od 1. 1. 2018
Ing. Dan Ťok	Člen	od 30. 3. 2021

Ke dni 31. 12. 2021 byli členy výboru pro audit:

Jméno	Funkce	Datum
Ing. Eva Janoušková	Předseda	od 11. 1. 2019
Doc. Ing. Pavel Hruběš, Ph.D.	Člen	od 1. 12. 2018
Ing. Lenka Hlubučková	Člen	od 1. 12. 2018
Ing. Dan Ťok	Člen	od 16. 4. 2021

Ke dni 31. 12. 2021 byli členy výboru pro strategii a rozvoj:

Jméno	Funkce	Datum
Ing. Ladislav Němec	Předseda	od 1. 2. 2018
Ing. Martin Kolovratník	Člen	od 1. 12. 2018
Doc. Ing. Ivo Drahotský, Ph.D.	Člen	od 1. 12. 2018
Ing. Vít Janoš, Ph.D.	Člen	od 1. 12. 2018
Ing. Dan Ťok	Člen	od 16. 4. 2021

1.3 ORGANIZAČNÍ STRUKTURA A ORGÁNY SPRÁVY ŽELEZNIC

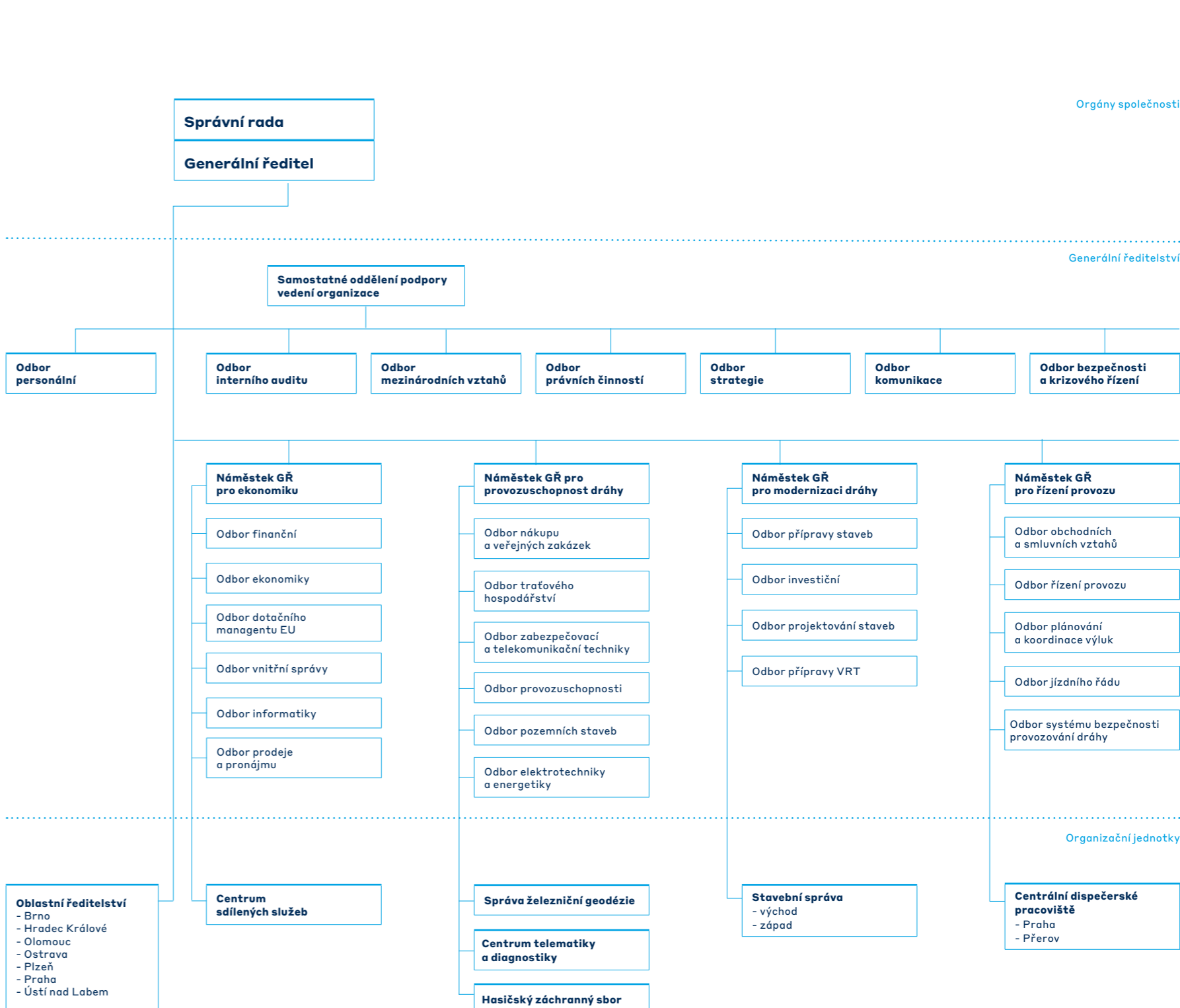
Správa železnic je samostatnou státní organizací a nepodílí se na základním kapitálu žádné účetní jednotky. Orgány společnosti jsou správní rada a generální ředitel.

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.

ORGANIZAČNÍ STRUKTURA SPRÁVY ŽELEZNIC K 31. 12. 2021

Organizační strukturu Správy železnic k 31. 12. 2021 zobrazuje následující schéma:



2. Účetní metody a obecné účetní zásady

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

Účetnictví respektuje obecné účetní zásady, především zásadu oceňování majetku historickými cenami

s výjimkou některých oblastí (viz bod 3.1), zásadu účtování ve věcné a časové souvislosti, zásadu opatrnosti a předpoklad schopnosti účetní jednotky pokračovat ve svých aktivitách.

Správa železnic je od roku 2016 povinna podle vyhlášky č. 312/2014 Sb., o podmínkách sestavení účetních výkazů za Českou republiku (konsolidační vyhláška státu) předávat Pomocný konsolidační přehled ve stavu k datu rozvahového dne. Stav k 31. 12. 2021 bude předáván v termínu

do 31. 7. 2022. V rámci konsolidace je nutné identifikovat a vyloučit vzájemné vztahy se subjekty uvedenými ve Výčtu konsolidovaných jednotek státu a dalších subjektů.

7.4 PRIVATIZACE

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

V roce 2021 byly realizovány celkem čtyři privatizační projekty na majetek v účetním okruhu MOZ, jehož účetní zůstatková hodnota činila celkem 92 tis. Kč (2020 – 14 113 tis. Kč). Jednalo se o privatizační projekty realizované formou doprivatizací pozemků po privatizaci bytového fondu.

K 31. 12. 2021 Správa železnic eviduje dlouhodobý majetek určený k úhradě závazků převzatých po ČD, s. o., uvedený v příloze zákona o transformaci v účetní zůstatkové hodnotě 463 095 tis. Kč. K 31. 12. 2020 činila účetní zůstatková hodnota tohoto majetku 464 506 tis. Kč.

7.5 PRODEJ MAJETKU

Prodej zbytného nemovitého majetku – okruh ZDC

Za rok 2021 v okruhu Železniční dopravní cesty (ZDC) činily tržby z prodeje nemovitého majetku schváleného vládou ČR celkem 31 814 tis. Kč (2020 – 33 569 tis. Kč).

Prodej zbytného nemovitého majetku – okruh MOZ

Za rok 2021 nebyly uzavřeny obchodní případy z prodeje z okruhu MOZ, stejně jako v roce 2020.

7.6 PRONÁJEM MAJETKU

Pronájem majetku vedený v účetním okruhu MOZ

K 31. 12. 2021 bylo evidováno 70 nájemních smluv na byty, přičemž tržby z nich dosáhly celkem 2 221 tis. Kč (2020 – 2 090 tis. Kč).

Na ostatní majetek nemovitý mimo bytový fond bylo evidováno 127 nájemních smluv, přičemž tržby z nich dosáhly celkem 12 788 tis. Kč (2020 – 12 598 tis. Kč).

Tržby z pronájmu tedy celkem činily 15 009 tis. Kč (2020 – 14 688 tis. Kč).

Pronájem majetku vedený v účetním okruhu ZDC

K 31. 12. 2021 bylo evidováno 2 241 nájemních smluv na byty, přičemž tržby z nich dosáhly celkem 84 858 tis. Kč (2020 – 84 635 tis. Kč).

Na ostatní nemovitý majetek mimo bytový fond bylo evidováno 6 900 nájemních smluv, přičemž tržby z nich včetně movitého majetku dosáhly celkem 438 656 tis. Kč (2020 – 431 307 tis. Kč).

Tržby z pronájmu celkem činily 523 514 tis. Kč (2020 – 515 942 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 nekompenzovaně.

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

	Zůstatek k 31. 12. 2020	Zůstatek k 31. 12. 2021
Peněžní prostředky v pokladně	2 816	2 474
Peněžní prostředky na účtech	5 126 673	6 380 537
Celkem (rozvaha řádek C.IV.)	5 129 489	6 383 011

7.8 PANDEMIE COVIDU-19

Další vývoj pandemie covidu-19 nelze předvídat, přesto Správa železnic v roce 2022 ve vazbě na omezení spojená s covidem-19 neočekává významné negativní dopady do jejího hospodaření.

7.9 PROJEKT ÚPRAVY MAJETKOPRÁVNÍCH VZTAHŮ V ŽELEZNIČNÍCH STANICÍCH

Projekt úpravy majetkoprávních vztahů v železničních stanicích (projekt ÚMVŽST) spočívá zejména v převodu více než 4 tisíc pozemků pod koleje o celkové výměře cca 44 mil. m², a to v přibližně 1 000 lokalitách po celé ČR. Transakce je připravována ve spolupráci s ČD, MD a Úřadem pro ochranu hospodářské soutěže (ÚOHS) a podléhá procesu prenotifikace Evropskou komisí a schválení vládními orgány ČR.

Znaleckými kanceláři Grant Thornton Appraisal services a.s. a TPA Valuation & Advisory, s. r. o., byla v říjnu 2020 vyhotovena metodika ocenění převáděného majetku a metodika kalkulace ze strany ČD požadované kompenzace za dosavadní užívání pozemků, které jsou předmětem transakce. Znalecké kanceláře na základě metodik vyhotovily průvodní dopis ze dne 12. 11. 2020, který obsahoval indikativní odhad hodnoty transakce.

Na základě vzájemné dohody mezi Správou železnic a ČD byl formou veřejné zakázky vybrán společný znalec, kterým je společnost PricewaterhouseCoopers Česká republika, s. r. o. Tomu jsou aktuálně předávána prvotní dostupná data pro účely zpracování ocenění dle metodik vypracovaných znaleckými kanceláři. V některých případech ale stále probíhá schvalovací proces specifikace majetku mezi Správou železnic a ČD.

Aktuálně také probíhá proces prenotifikace Evropskou komisí, na kterou byly metodiky postoupeny a která posuzuje transakci z hlediska nedovolené veřejné podpory. Poslední sada odpovědí na doplňující dotazy Evropské komise byla Evropské komisí ze strany ÚOHS zaslána 1. 12. 2021.

Dne 30. 11. 2021 obdržela Správa železnic od ČD 4 daňové doklady, jejichž předmětem je kompenzace za užívání předmětných pozemků, a to za období od 1. 3. 2017 do 31. 12. 2020. Celkový fakturovaný objem činí 2 189 811 tis. Kč včetně DPH.

Správa železnic dne 21. 12. 2021 podala opravné daňové příznání k DPH za měsíc listopad 2021, do kterého byly nad rámec údajů zahrnutých již do podaného řádného daňového příznání k DPH zahrnuty i daňové doklady od ČD, které Správa železnic obdržela 30. 11. 2021 a týkaly se kompenzací za použití pozemků.

Vzhledem k tomu, že se jedná o významné částky, Správa železnic podala správci daně písemné vysvětlení se specifikací připravovaného projektu ÚMVŽST. Zároveň byl správce daně požádán, aby – pokud by mu vznikly konkrétní pochybnosti o správnosti postupu a zahrnutí daňových dokladů od ČD do opravného daňového příznání – v souladu s daňovým řádem před vyměřením DPH za měsíc listopad 2021 zahájil tzv. postup k odstranění pochybností. Správa železnic

nepožaduje vyplacení části nadměrného odpočtu DPH ve výši 314 377 tis. Kč, který vzniká uplatněním zmíněných daňových dokladů.

Dne 12. 1. 2022 obdržela Správa železnic od ČD fakturu za kompenzace za užití pozemků za rok 2021 ve výši 644 154 tis. Kč včetně DPH. Dne 13. 1. 2022 byla Správa železnic vyzvána ČD k vrácení faktury, což učinila dne 14. 1. 2022 prostřednictvím datové schránky. Následně Správa železnic obdržela dne 19. 1. 2022 od ČD nový daňový doklad za kompenzace pro rok 2021. Správa železnic podala za leden 2022 další opravné daňové příznání a nepožadovala vyplacení části nadměrného odpočtu DPH ve výši 111 795 tis. Kč z této faktury.

Správa železnic obdržela dne 21. 1. 2022 Sdělení Specializovaného finančního úřadu (SFÚ) k uplatněným daňovým dokladům za kompenzace projektu ÚMVŽST. Na základě předložených dokumentů SFÚ konstatoval, že se jedná o specifickou situaci, kdy si obě strany nejsou jisty, v jaké výši má být daň odvedena a to z důvodu, že neznají přesný rozsah poskytovaného plnění. Jednoznačné posouzení a vyčíslení transakce je závislé na schválení metodiky Evropskou komisí. Správa železnic vychází z opatrnosti z toho, že se o zdanitelné plnění jedná. Proto SFÚ nevidí důvod, aby do opatrnostního chování obou subjektů autoritativně zasahoval v okamžiku, kdy postup obou společností nenarušuje princip neutrality daně a správce daně v daný okamžik není schopen posoudit, zda je uplatněný daňový režim správný nebo ne. SFÚ stanovil daň tak, jak ji tvrdí Správa železnic v daňovém příznání za období 11/2021, ale zároveň poukázal na možnost využití § 155 b zákona č. 280/2009 Sb., daňového řádu, který umožňuje Správě železnic nevyplácet část nadměrného odpočtu DPH. Tato část nadměrného odpočtu je následně evidována jako přeplatek na osobním daňovém účtu.

Dne 25. 1. 2022 Správa železnic odeslala žádost na SFÚ, aby dle ustanovení § 155 b odst. 6 daňového řádu, správci daně nevracel část nadměrného odpočtu DPH za období listopad 2021 a to ve výši 314 377 tis. Kč a přeplatek evidoval na osobním daňovém účtu daňového subjektu Správy železnic. Dne 17. 2. 2022 Správa železnic informovala SFÚ, aby za rok 2021 obdobně přeplatek nadměrného odpočtu ve výši 111 795 tis. Kč nevracel a rovněž evidoval na osobním daňovém účtu Správy železnic.

Dle posouzení advokátních kanceláří k datu účetní závěrky by byly promlčeny pohledávky z bezdůvodného obohacení vzniklé v roce 2017 a 2018. Z tohoto důvodu Správa železnic netvoří rezervu pro roky 2017 a 2018. V účetní závěrce je vytvořena rezerva ve výši 771 411 tis. Kč pro roky 2019–2021, tj. ve výši 50 % z objemu obdržených faktur a to z toho důvodu, že plnění je sice pravděpodobné, ale jeho výše není spolehlivě měřitelná, neboť není k dispozici schválení metodik ocenění Evropskou komisí a příslušnými vládními orgány. Zároveň není ani mezi Správou železnic a ČD uzavřena smlouva k danému projektu.

Správa železnic do doby schválení metodik ocenění ze strany Evropské komise, schválení ceny a předmětu transakce zakladatelem MD a do uzavření smlouvy s ČD bude nadále daňové doklady za kompenzace za použití pozemků rozporovat.

8. Události po datu účetní závěrky

K datu sestavení účetní závěrky nejsou vedení společnosti známy žádné významné následné události, které by ovlivnily účetní závěrku k 31. prosinci 2021.

V Praze, dne 18. března 2022

Bc. Jiří Svoboda, MBA
generální ředitel

Desítky tisíc tun ročně...

Po spuštění vysokorychlostní železnice v Česku zmizí z ovzduší škodliviny a skleníkové plyny v řádech desítek tisíc tun ročně. Železnice totiž nabídne zákazníkům novou kapacitu, kterou využije nákladní i regionální doprava. To uleví českým silnicím.

Vysokorychlostní okénko



Správa železnic / MIP-ov Nehvizdy 2020 / Visualizace Dousek-Zaborský

Osoby odpovědné za výroční zprávu

Čestné prohlášení

Prohlašujeme, že údaje uvedené ve výroční zprávě za rok 2021 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 18. března 2022.



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 2021

č. j. 3016/2022-SŽ-GŘ-025

V souladu s ustanovením § 18 zákona č. 106/1999 Sb., o svobodném přístupu k informacím, (InfZ) zveřejňuje Správa železnic, státní organizace, výroční zprávu za rok 2021 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	165
počet vydaných rozhodnutí o odmítnutí žádosti	29
počet vydaných rozhodnutí o odmítnutí části žádosti	42
b) počet podaných odvolání proti rozhodnutí	19
c) počet ukončených soudních řízení	1
d) výčet poskytnutých výhradních licencí	0
e) počet stížností podaných podle § 16a	3
počet stížností podaných podle § 16a písm. a)	0
počet stížností podaných podle § 16a písm. b)	1
počet stížností podaných podle § 16a písm. c)	2
počet stížností podaných podle § 16a písm. d)	0

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 Městského soudu v Praze 14 A 38/2021-59 – žádost o informace: zveřejnění smlouvy ze dne 24. 6. 2016 o úpravě právních poměrů nosičů informačních systémů uzavřenou mezi společností České dráhy, a. s., a společností Správa železnic.

Soud zamítl žalobu proti rozhodnutí o žalobě proti rozhodnutí žalovaného ze dne 11. 12. 2020, č. j. UOOU-02189/20-8.

K bodu c) Výroční zprávy

Správa železnic dále doplňuje, že částka za náklady na právní zastoupení v soudních řízeních činila 0 Kč. Výdaje spojené se soudními řízeními činily 0 Kč.

Praha 14. února 2022



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 nastaly 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 nadržuje žádný podíl v jiné kapitálové společnosti.

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

f) o tom, zda účetní jednotka má pobočku nebo jinou část obchodního závodu v zahraničí:
Správa železnic nemá žádné pobočky či jiné části 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 zkratk

ADIF	Administrador de Infraestructuras Ferroviarias (Správa železniční infrastruktury)	ETCS	Evropský vlakový zabezpečovací systém (European Train Control System)	OŘ	oblastní ředitelství
BIM	informační modelování staveb (Building Information Modeling/Management)	ETSI	Institut pro standardy v oblasti telekomunikací	Os	osobní vlak
BOZP	bezpečnost a ochrana zdraví při práci	EU	Evropská unie	OSN	Organizace spojených národů
CDP	centrální dispečerské pracoviště	EUG	ERTMS Users Group (Skupina uživatelů ERTMS)	OSŽD	Organizace pro spolupráci železnic
CEDEX	Centro de Estudios y Experimentación de Obras Públicas (Agentura pro studia a výzkum v oboru veřejných staveb)	EUROLINK	koncept harmonizovaného jízdního řádu v evropském prostoru	OUA	opravné a údržbové akce
CEE	Connecting Europe Express (Expres propojující Evropu)	EULYNX	konsorcium pro standardizaci rozhraní mezi komponentami ETCS	PKP PLK	PKP Polskie Linie Kolejowe
CEF	Nástroj pro propojení Evropy (Connecting Europe Facility)	FKSP	fond kulturních a sociálních potřeb	Pn	průběžný nákladní vlak
CEN	European Committee for Standardisation (Evropský výbor pro normalizaci)	FRMCS	Future Railway Mobile Communication System (budoucí železniční mobilní radiokomunikační systém)	PRIME	Platforma evropských manažerů infrastruktury
CENELEC	European Committee for Electrotechnical Standardisation (Evropský výbor pro normalizaci v elektrotechnice)	GR	generální ředitel Správy železnic / Generální ředitelství Správy železnic	Projekt ÚMVŽST	projekt úpravy majetkoprávních vztahů v železničních stanicích
CER	Společenství evropských železnic a infrastrukturálních společností (Community of European Railway and Infrastructure Companies)	GS	Grandi Stazioni Česká republika, s. r. o.	R	rychlík
CPK	Centralny Part Komunikacyjny (Centrální dopravní uzel)	GSM-R	Globální systém pro mobilní komunikaci v prostředí železnice (Global System for Mobile Communication – Railway)	RFC	Železniční nákladní koridory (Rail Freight Corridors)
Covid-19	vysoce infekční onemocnění způsobené koronavirem SARS-CoV-2 identifikovaným v roce 2019	HZS	Hasičský záchranný sbor Správy železnic	RISC	Výbor pro železniční interoperabilitu a bezpečnost
ČD	České dráhy, a. s.	Hrtkm	hrubý tunový kilometr	RNE	Sdružení evropských manažerů infrastruktury (RailNetEurope)
ČD Cargo	ČD Cargo, a. s.	IRP	Platform on International Rail Passenger Transport (Platforma pro mezinárodní železniční osobní dopravu)	RRF	fond obnovy EU (Recovery and Resilience Facility)
ČD, s. o.	České dráhy, státní organizace	IRS	mezinárodní železniční standardy (International Railway Standards)	SERAC	Výbor pro jednotný evropský železniční prostor (Single European Railway Area Committee)
ČEZ	ČEZ Prodej, s. r. o.	ITS	inteligentní dopravní systém	SFÚ	Specializovaný finanční úřad
ČNB	Česká národní banka	KPI	klíčové ukazatele výkonnosti (Key Performance Indicators)	SFDI	Státní fond dopravní infrastruktury
ČÚZK	Český úřad zeměměřičký a katastrální	LIF	Laboratorio de Interoperabilidad Ferroviaria (Laboratoř železniční interoperability)	Shift2Rail	iniciativa pro cílený výzkum a inovace v rámci programu EU Horizon Europe a integraci nových technologií do inovativních řešení v železničním odvětví
ČVUT	České vysoké učení technické v Praze	Lv	lokomotivní vlaky	SNFC	Société nationale des chemins de fer français
DB	Deutsche Bahn	MAFEX	Asociación Ferroviaria Española (Španělské železniční sdružení)	Sp	spěšný vlak
DG MOVE	Generální ředitelství EK pro mobilitu a dopravu	MD	Ministerstvo dopravy ČR	SP	studie proveditelnosti
DÚR	dokumentace pro vydání rozhodnutí o umístění stavby (územní rozhodnutí)	MF	Ministerstvo financí ČR	Sv	soupravový vlak
DTM	digitální technická mapa	Mn	manipulační vlak	SW	software
DTMŽ	digitální technická mapa železnice	MOON	mzdové a ostatní osobní náklady	TEE 2.0	Trans Europe Express 2.0
D3	předpis Správy železnic pro zjednodušené řízení drážní dopravy	MS Teams	komunikační software (Microsoft Teams)	TEN-T	Trans-evropská dopravní síť (Trans-European Network – Transport)
EIA	vyhodnocení vlivů na životní prostředí (proces, studie)	MOZ	účetní okruh Majetek k oddlužení závazků	TSI	technická specifikace pro interoperabilitu
EIB	Evropská investiční banka	NRZP	Národní rada osob se zdravotním postižením	TTR	TimeTable Redesign for Smart Capacity Management (redesign procesu tvorby mezinárodního jízdního řádu pro chytrý management kapacity)
EK	Evropská komise	ÖBB	Österreichische Bundesbahnen (Rakouské spolkové dráhy)	UIC	Mezinárodní železniční unie (International Union of Railways)
ERA	European Union Agency for Railways (Agentura Evropské unie pro železnice)	OOSPO	osoby s omezenou schopností pohybu a orientace	ÚOHS	Úřad pro ochranu hospodářské soutěže
ERJU	Europe's Rail Joint Undertaking (Evropský železniční společný podnik)	OP PIK	Operační program Podnikání a inovace pro konkurenceschopnost	UNECE	United Nations Economic Commission for Europe (Evropská hospodářská komise OSN)
ERMTS	Evropský systém řízení železniční dopravy (European Rail Traffic Management System)	OPD2	Operační program Doprava v rámci Evropské unie	VRT	Vysokorychlostní trať
		OPŽP	Operační program Životní prostředí	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@spravazeznic.cz
Internetová adresa	spravazeznic.cz

spravazeznic.cz

