

# Zpráva o udržitelnosti za rok 2022





# Obsah

## Úvod

<b>Úvodní slovo generálního ředitele</b>	<b>8</b>
<b>Manažerské shrnutí</b>	<b>10</b>
<b>Profil Správy železnic</b>	<b>14</b>
1.1 Společenská odpovědnost Správy železnic	16
1.2 Zakladatel Správy železnic	16
1.3 Poslání Správy železnic	17
1.4 Vize Správy železnic	18
1.5 Strategie udržitelného rozvoje Správy železnic	20

## Environmental

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

## Social

<b>Bezpečnost dopravy</b>	<b>56</b>
4.1 Bezpečně provozujeme dráhu	56
4.2 Zavádíme evropský vlakový zabezpečovací systém (ETCS)	62
<b>Sociální a společenské vztahy</b>	<b>64</b>
5.1 Jsme odpovědným zaměstnavatelem	64
5.2 Vedeme dialog s odbory	70
5.3 Vedeme dialog s profesními svazy a asociacemi	70
5.4 Vedeme otevřený dialog s komunitami	71
5.5 Komunikace s médii	74
5.6 Naši zaměstnanci pomáhají	74
5.7 Přidělujeme odpovědně kapacitu dráhy	77
5.8 Prodáváme elektřinu zákazníkům	77

<b>Věda, výzkum, inovace</b>	<b>78</b>
6.1 Zapojujeme se do výzkumu, vývoje a inovací	78
6.2 Spravujeme Vědeckotechnický sborník	82
<b>Podporujeme rozmanitost a stojíme za rovnými příležitostmi</b>	<b>84</b>
7.1 Rovnost příležitostí	84
7.2 Bezbariérovost železnice	84
<b>Jsme prospěšní pro společnost</b>	<b>88</b>
8.1 Preventivně bezpečnostní kampaň	88
8.2 Krizová komunikace	88
8.3 Infocentra	89
8.4 Prezentace staveb	90
8.5 Interaktivní mapa	90
8.6 Otevřená data	91
8.7 Podpora osob znevýhodněných na trhu práce	92
8.8 Péče o železniční dědictví	93

## Governance

<b>Řízení Správy železnic</b>	<b>96</b>
9.1 Řízení udržitelnosti u Správy železnic	96
<b>Zajišťujeme provozuschopnost dráhy</b>	<b>98</b>
10.1 Vybrané kvantitativní a kvalitativní ukazatele provozuschopnosti	99
10.2 Náklady na zajištění provozuschopnosti dráhy	102
<b>Jednáme eticky a dodržujeme firemní principy</b>	<b>104</b>
11.1 Etický kodex	104
11.2 Kodex compliance	104
<b>Chráníme osobní údaje a data</b>	<b>106</b>
12.1 Ochrana osobních údajů	106
12.2 Školení GDPR	106
12.3 Pověřenec pro ochranu osobních údajů	107
<b>Zakázky zadáváme odpovědně</b>	<b>108</b>
13.1 Aplikace prvků odpovědného zadávání	109
13.2 Zavedení systému kvalifikace	110

<b>Dbáme na standardy kvality u dodavatelů</b>	<b>112</b>
14.1. Péče o kvalitu produktů a služeb pro železniční dopravní cestu	112
<b>Odpovědně nakupujeme a distribuujeme trakční elektřinu</b>	<b>114</b>
15.1 Nákup a distribuce elektřiny	114
15.2 Nákup elektřiny pro trakční účely	115
15.3 Dodávka elektřiny dopravcům v elektrické trakci	116
15.4 Ostatní energie a vybrané komodity (netrakční, voda)	116
<b>Jednáme transparentně a nediskriminačně</b>	<b>118</b>
16.1 Obchodní využití majetku	118
16.2 Prodej majetku	118
<b>Inovujeme</b>	<b>120</b>
17.1 Nová řešení v obchodní činnosti	120
17.2 Rozvoj nových zařízení služeb	122
17.3 Chytré technologie	123

## Přehledy

<b>Vybraná získaná a udělovaná ocenění</b>	<b>127</b>
18.1 Ocenění Mosty (OOSPO)	127
18.2 Železniční stavba roku	127
<b>ESG nefinanční data 2022</b>	<b>128</b>
<b>Seznam zkratk</b>	<b>134</b>
<b>Seznam obrázků</b>	<b>136</b>
<b>Seznam grafů</b>	<b>137</b>
<b>Seznam tabulek</b>	<b>138</b>
<b>Kontaktní údaje</b>	<b>141</b>

# Úvodní slovo generálního ředitele

## Železniční doprava

tvoří nedílnou součást dnešní moderní společnosti. Za jejím vznikem stála potřeba vhodného dopravního prostředku pro přepravu velkého množství zboží. Železnice však brzy dokázala nabídnout i rychlou, a navíc kapacitní přepravu osob. Tyto výhody přetrvaly do současnosti, kdy kolejová doprava může i na větší vzdálenosti konkurovat letadlům. Moderní vlaky přitom využívají k pohonu elektrickou energii, zanechávají tedy za sebou mnohem menší uhlíkovou stopu než letecké motory.

Kapacitní příměstské vlaky se už staly nedílnou součástí každé větší aglomerace nejen v naší republice. Nabízí rychlé a pohodlné cestování do práce či do školy, nezávisle na stále častěji ucpaných silnicích. Je proto dobře, že představitelé našeho státu vnímají důležitost investic do dalšího rozvoje železnice. Díky tomu disponujeme rekordními částkami na modernizaci tratí i stanic. Výsledkem je pak pohodlnější cestování, charakterizované kratšími jízdními dobami a také příjemnějším přístupem na nádraží i do samotných vlaků. V neposlední řadě je přímým důsledkem investic i vyšší bezpečnost provozu.

I když se vědci a inženýři neustále zabývají možnostmi využití dalších druhů paliv, v železniční dopravě hraje stále prim elektrická energie. Další perspektivní tratě tak získávají nové trolejové vedení, které pak využívají moderní vlaky na elektrický pohon. Cestování takovými soupravami je přitom nejen ekologické, ale zároveň rychlejší a tišší. Hledáme proto další varianty, jak rozšířit naši síť, aniž bychom museli vynaložit nadměrné množství peněz. Jedním z řešení je takzvaná prostá elektrizace, která představuje zajímavou alternativu pro méně vytížené tratě, jež však mají potenciál přilákat další cestující. Často na ně navazují už elektrifikované hlavní tahy. Nabízí se tedy možnost zavést nově přímé spoje i do míst, která byla dosud závislá na méně ekologických dieselových vlacích.



Uvědomujeme si, že nemálo ekologických projektů s sebou přináší i nezanedbatelný finanční přínos. Platí to i o fotovoltaických elektrárnách, které představují stále atraktivnější alternativu výroby elektrické energie, a proto plánujeme jejich rozšíření na vhodné objekty v naší správě po celé České republice. Kromě nádražních budov se nabízí i objekty administrativní. U objektů Správy železnic již nyní také ověřujeme možnosti pro zapojení do multimodální udržitelné dopravy. To jsou jen některé z cest, kterými se vydáváme.

Jak se přesvědčíte na následujících stránkách, aspektů ovlivňujících udržitelný rozvoj najdeme v činnosti Správy železnic mnohem víc. I díky tomu se můžeme považovat za moderní a společensky odpovědnou organizaci.

Bc. Jiří Svoboda, MBA  
generální ředitel

# Manažerské shrnutí

## E – Environment

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

### Rozvíjíme

železnici jako jeden z nejekologičtějších způsobů dopravy.

### Pečujeme

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

## S – Social

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

## G – Governance

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

### Realizujeme

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



## E – Environment

Recyklujeme kamenivo odtěžené z kolejového lože tak, že jej protřídíme, pročistíme, popřípadě nadrtíme, smísíme s novým materiálem a znovu použijeme. Udržíme zeleň podél tratí tak, abychom minimalizovali počet mimořádných událostí. Zároveň každoročně vysazujeme stromky do lesních školek. Do výsadby se zapojují týmy ze všech našich organizačních jednotek. Snižujeme množství používaných glyfosátů. Připravujeme instalaci plašičů zvěře v okolí tratí. Jejich vliv na chování volně žijící zvěře monitorujeme fotopastmi, abychom pro danou lokalitu vždy našli to nejvhodnější řešení. Při opravách a modernizacích tratí realizujeme opatření snižující hluk a vibrace z provozu železniční dopravy. Zřizujeme bezстыkové koleje, měníme tuhé upevnění kolejnic za pružné nebo například instalujeme protihlukové stěny. Ty jsou možná řešením nejúčinnějším, ale ne vždy nejvhodnějším, například z hlediska krajinného rázu nebo zajištění rozhledových poměrů. Proto hledáme alternativní metody snižování hluku, z nichž v současné době používáme kolejnicové absorbéry nebo nízké protihlukové clony. Rozvíjíme liniovou elektrizaci, abychom snížili emise z železniční dopravy. Dopravcům nabízíme možnost dodávek trakční elektřiny z obnovitelných zdrojů. Při rekonstrukcích budov klademe důraz na implementaci energeticky úsporných opatření. Připravujeme pilotní projekty pro realizaci rekonstrukcí formou EPC projektů, při kterých je garantováno dosažení předem stanovené míry úspory. Na střechách a brownfieldech budeme instalovat fotovoltaické elektrárny. Aby naše činnost byla systematická a efektivní, využíváme služby energetického konzultanta. Snažíme se o provázání železnice s navazujícími způsoby dopravy. Proto podporujeme rozvoj elektromobility jako ekologického způsobu osobní silniční přepravy. Při rekonstrukcích nádražních budov připravujeme infrastrukturu pro vybudování dobíjecích stanic na přilehlých parkovištích.

## S – Social

Implementujeme systémy GSM-R a ETCS podle implementačního plánu ERTMS. Naším úkolem je zejména osazení traťové části systému. Palubními jednotkami ETCS vybavujeme i naše speciální drážní vozidla. Zvyšujeme úroveň zabezpečení železničních přejezdů. Po pečlivém zvážení všech aspektů rovněž přistupujeme k rušení nebo nahrazování nadbytečných či málo využívaných přejezdů. Usilujeme o to, aby železnice přispívala k rovnosti příležitostí. Naším cílem je, aby v roce 2026 mohlo 80 % cestujících na železnici využívat bezbariérově přístupné železniční stanice a zastávky. K 31. 12. 2022 jsme zaměstnávali 17 108 osob, což z nás činí jednoho z největších zaměstnavatelů v České republice. Snažíme se, aby naši zaměstnanci byli spokojeni, neboť jsou to právě oni, na kom stojí naše organizace. Prostřednictvím interních dotazníků získáváme od našich zaměstnanců zpětnou vazbu, díky čemuž bezprostředně vnímáme jejich potřeby, které následně reflektujeme. Z našich interních průzkumů plyne, že naši zaměstnanci jsou zaměstnanci spokojenými. Spolupracujeme se středními, vyššími odbornými i vysokými školami. Vysoce kvalifikovaní odborníci jsou pro naši činnost klíčoví. Studentům nabízíme motivační studentský program, praxe, odborné exkurze, stáže, jakož i přednášky a konference a připravujeme je k odborným zkouškám na železnici. Vybudování moderní evropské železnice pro 21. století klade značné nároky na lidské, výzkumné i investiční zdroje. Proto se angažujeme ve výzkumu a zavádění inovativních technologií a postupů do praxe. Spravujeme Vědeckotechnický sborník. Chceme být transparentní a otevření veřejnosti, což se neobejde bez využití moderních komunikačních kanálů. Každému je na našich webových stránkách přístupná interaktivní mapa zobrazující připravované a realizované stavby na železnici, polohu vlaků nebo mimořádnosti a omezení provozu.

## G – Governance

Řídíme se Etickým kodexem, který obsahuje naše základní hodnoty, principy a cíle. Řídíme se Kodexem compliance, který definuje soulad se zákonnými normami. Za nastavení a kontrolu dodržování pravidel compliance a šetření podnětů na nežádoucí jednání je odpovědný náš compliance officer. Chráníme osobní údaje a naše zaměstnance v této oblasti každoročně školíme. Na plnění všech zákonných požadavků dohlíží náš pověřenec pro ochranu osobních údajů. Respektujeme zásadu sociálně a environmentálně odpovědného zadávání veřejných zakázek. Naše vnitřní předpisy vymezují povinné prvky odpovědného zadávání. Například vždy požadujeme, aby čisticí prostředky používané při poskytování úklidových služeb splňovaly kritéria pro zavedení ekoznačky. Při provádění stavebních prací požadujeme, aby dodavatel umožnil studentské exkurze nebo odborné praxe. Zavádíme systém kvalifikace, který procesně zjednoduší a zrychlí proces zadávání veřejných zakázek. Trakční elektřinu nakupujeme transparentním způsobem na komoditních burzách. Spotřebu jednotlivých dopravců měříme tak, aby objektivně reflektovala skutečný odběr hnacího vozidla. Při nakládání s majetkem jednáme transparentně a nediskriminačně v souladu s pravidly stanovenými zákonem a interními předpisy. Hledáme možnosti, jak rozšířit obchodní využití nádražních prostor a podpořit implementaci nových řešení a konceptů. V zahraničí se nádražní budovy postupně mění na obchodní centra specifického charakteru, které utváří ráz metropole a tyto trendy chceme následovat. V železničních stanicích a na zastávkách využíváme chytré technologie, díky kterým snižujeme provozní náklady, zkvalitňujeme obsluhu cestujících a šetříme energii. Například instalujeme LED osvětlení, která mění intenzitu svitu v závislosti na míře přirozeného světla.

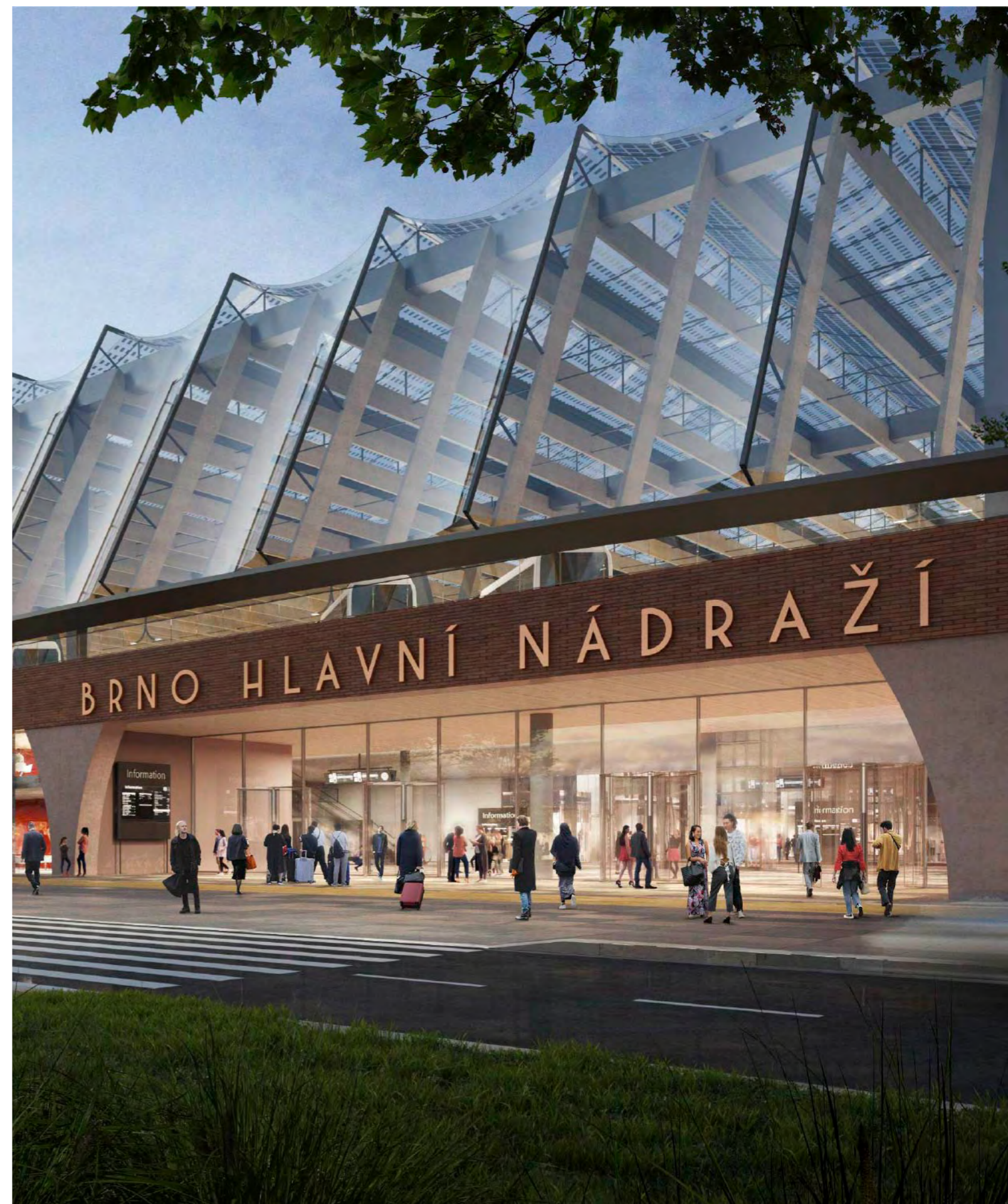
# Profil Správy železnic

Správa železnic vznikla 1. ledna 2003 na základě zákona č. 77/2002 Sb. jako Správa železniční dopravní cesty, státní organizace. Od 1. ledna 2020 začala na základě novelizace zákona č. 77/2002 Sb. používat současný název.

Správa železnic zajišťuje ve smyslu zákona o dráhách provozování dráhy celostátní a drah regionálních ve vlastnictví státu, má na starosti jejich provozuschopnost, modernizaci a rozvoj v rozsahu nezbytném pro zajištění dopravních potřeb státu a dopravní obslužnosti. Hospodáří s majetkem státu, který tvoří železniční dopravní cestu.

Přiděluje kapacitu dopravní cesty a je správcem více než 3 300 nádražních budov. Pečuje o přibližně 9 400 kilometrů tratí, 6 700 mostů a 2 600 stanic a zastávek. Posláním Správy železnic je dbát o bezpečný provoz a zajistit, aby železnice fungovala jako jeden celek k užitku zákazníků a cestujících.

Správa železnic je členem Mezinárodní železniční unie UIC (International Union of Railways), Společenství evropských železničních a infrastrukturních společností CER (Community of European Railway and Infrastructure Companies) a dalších významných železničních sdružení.







## 1.1 Společenská odpovědnost Správy železnic

Správa železnic je společensky odpovědnou organizací, která při naplňování podstaty své činnosti přispívá k udržitelnému rozvoji, je transparentní a obecně napomáhá k celkovému zlepšování stavu společnosti. Svými aktivitami může v oblasti ochrany životního prostředí přispět každý. Správa železnic si vybrala cíle, které jsou v rámci její činnosti podstatné a splnitelné. Posláním Správy železnic je spravovat českou železnici ekonomicky transparentním, ekologicky příkladným a sociálně přínosným způsobem.

## 1.2 Zakladatel Správy železnic

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

## 1.3 Poslání Správy železnic

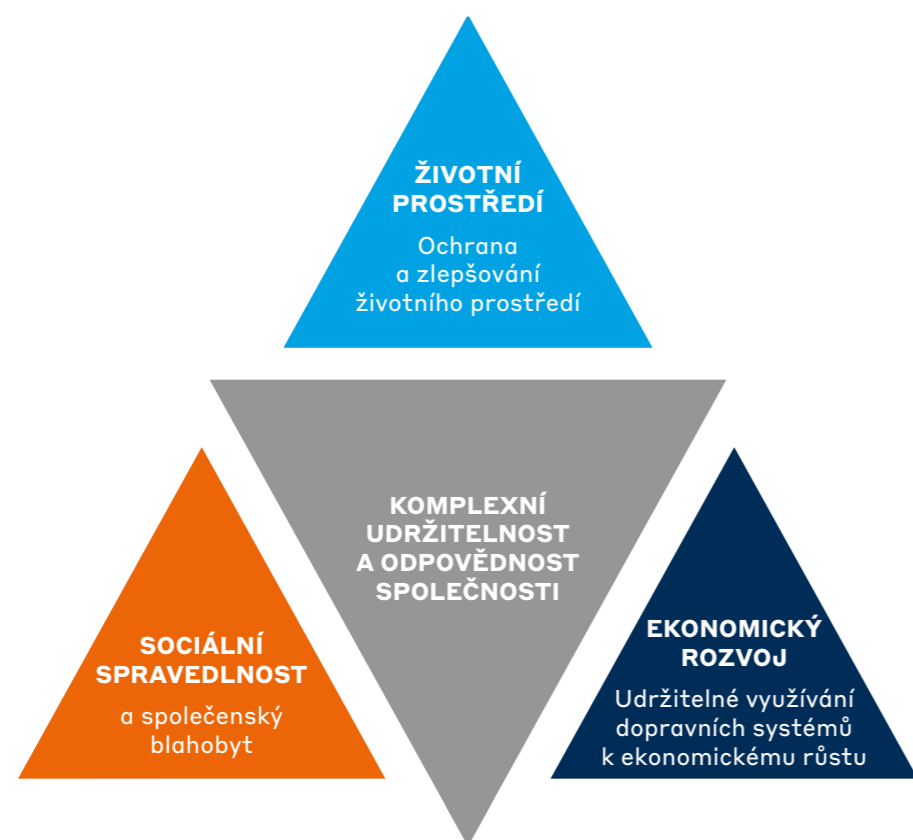
- Plní funkci správce a provozovatele celostátních a regionálních železničních drah ve vlastnictví státu. Zajišťuje provozuschopnou, bezpečnou, kapacitní a konkurenceschopnou železniční infrastrukturu;
- v rámci modernizace stávajících a výstavby nových železničních tratí plní funkci investora s cílem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

## 1.4 Vize Správy železnic

Správa železnic chce být moderní, pružnou a zákaznický orientovanou organizací, zajišťující rozvoj provozuschopné, technicky a technologicky vyspělé, kapacitní, bezpečné a dostupné železniční sítě jako nedílné součásti evropského železničního systému. Vizí Správy železnic je vytvořit nezbytné předpoklady pro posílení pozice železniční dopravy v rámci národního i evropského dopravního trhu a příklon stále většího přepravního výkonu ve prospěch ekologické železniční dopravy. Správa železnic hodlá hrát ústřední roli v posilování pozice a role železnice s cílem snížení uhlíkové stopy dopravy a přesunu přepravy na bezemisní mobilitu s udržitelným dopadem na životní prostředí.

### Vize zelené a udržitelné železnice

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



Obrázek 1. Schéma komplexní udržitelnosti a odpovědnosti společnosti



## 1.5 Strategie udržitelného rozvoje Správy železnic

Železnice je jedním z nejudržitelnějších, nejnovativnějších a nejbezpečnějších druhů dopravy. Ekologizace mobility bude v Evropě založena na účinném a vzájemně propojeném multimodálním dopravním systému osobní i nákladní přepravy, vylepšeném dostupnou vysokorychlostní železniční sítí a čistší a aktivnější mobilitou, která bude přispívat ke zdraví a dobrým životním podmínkám občanů. Zelená dohoda pro Evropu (Green Deal) požaduje snížení emisí skleníkových plynů z dopravy o 90 %, díky čemuž by se z EU měla stát do roku 2050 klimaticky neutrální ekonomika,

a zároveň usiluje o dosažení nulového znečištění. Elektrická trakce na železnici má potenciál převzít část objemu silniční dopravy a sehrát klíčovou roli v multimodálním dopravním systému. Klíčem je zejména zvýšení počtu osob cestujících po železnici, veřejnou dopravou či aktivními způsoby přepravy, jakož i přesun značného množství nákladu na železnici a internalizace externích nákladů (prováděním zásad znečišťovatel platí a uživatel platí, zejména prostřednictvím mechanismů stanovení cen uhlíku a zpoplatnění infrastruktury).



## Udržitelná mobilita pro budoucnost

### Strategie Správy železnic

#### ENVIRONMENT

Strategický cíl 1

##### Růst podílu ekologické elektrické trakce

SDG 9, SDG 12

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

Strategický cíl 2

##### Obnovitelné zdroje energie

SDG 7, SDG 12

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

Strategický cíl 3

##### Ochrana životního prostředí a veřejného zdraví

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

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

Strategický cíl 4

##### Emise související s činností organizace

SDG 3, SDG 11, SDG 13

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

#### SOCIAL

Strategický cíl 5

##### Adaptace udržitelnosti v organizaci

SDG 13

- Analytická část (analyzuje dopady)
- Hodnocení příležitostí a rizik
- Adaptační opatření v oblasti:
  - environmentální (E)
  - sociální (S)
  - správy a řízení organizace (G)
  - EU taxonomie (metodika, výkaznictví)

Strategický cíl 6

##### Bezpečnost dráhy a drážní dopravy, digitalizace

SDG 9, SDG 11

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

Strategický cíl 7

##### Sociální vztahy

SDG 3, SDG 4, SDG 8

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

#### GOVERNANCE

Strategický cíl 8

##### Správa a řízení společnosti

SDG 5, SDG 8, SDG 16

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

#### ZAVEDENÍ TAXONOMIE EU

Strategický cíl 9

##### Zavedení taxonomie EU v organizaci

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

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

#### 1.5.1 Naplňování cílů udržitelného rozvoje OSN

Výše uvedené strategické cíle v kritériích ESG stanovené ve Strategii Správy železnic jsou ve vazbě na strategické cíle rozvoje OSN, které postupně naplňujeme.



Obrázek 2. Přehled cílů udržitelného rozvoje OSN

# Environmental

## NAŠE CESTA K UDRŽITELNOSTI

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

Železnice je dlouhodobě považována za jeden z neekologičtějších způsobů masové dopravy.

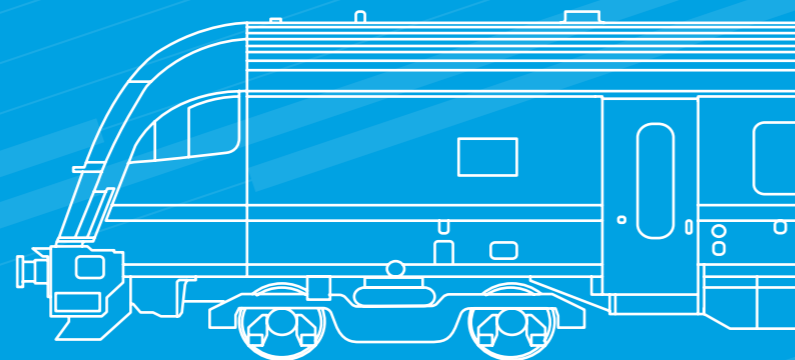
Naším úkolem je tak zajistit, že tento způsob dopravy bude dostupný, bezpečný a vhodný pro celou společnost.

Jedním ze způsobů, jak tohoto cíle dosáhnout je naši činnost vykonávat ekologicky nezávadným způsobem.



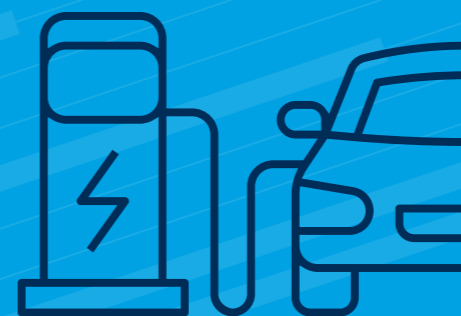
CO<sub>2</sub>

Rychlost



### Cirkulační ekonomika

Dlouhodobě se snažíme dosáhnout nejvyšší možné míry efektivity v naší činnosti, např. opětovné využití některých stavebních surovin, recyklace materiálů, zejména pak kovů, využívání úsporných svítidel v námi spravovaných budovách apod.



### Synergie dopravy

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

### Mikrogenerace

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



### Šetrný přístup k přírodě

taktéž přistupujeme k opatřením, které přímo směřují k ochraně přírody a krajiny nebo alespoň ke snižování negativních dopadů naší činnosti, mezi které můžeme zařadit ochranu a kultivaci flóry rostoucí v okolí tratě, postupné snižování využívání invazivních herbicidů, využívání nízkemisních zdrojů energie a mnoho dalšího.

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

Tuto postupnou a zcela zásadní transformaci vnímáme jako jeden z našich hlavních úkolů v budoucnosti a již dnes jsou naše kroky v rozvoji železnice činěny s ohledem na tuto proměnu.

# Udržitelný provoz a modernizace železničních drah

## 2.1 Usilujeme o opětovné využití materiálů

V oblasti železniční infrastruktury se při realizaci opravných prací i investičních akcí zaměřujeme na opětovné použití materiálu, který byl z těchto akcí vyzískán, a to v maximální možné míře. Během každé stavební akce je naším cílem také maximální využití druhotných surovin a předcházení produkce odpadu. V rámci naší činnosti tak dochází k výraznému uplatnění procesů cirkulární ekonomiky. Přitom je vždy nutné zohlednit vliv těchto procesů na bezpečnost.

Pojem druhotná surovina se používá pro materiál, který je vytěžen na stavbě a nestává se odpadem, ale je dále využit v rámci prováděných prací. Dále se věnujeme i tématu recyklace stavebních a demoličních odpadů, krátkodobým cílem je dosáhnout na minimální hranici 70 % recyklovaných složek. Jde zejména o kolejová pole, výhybkové konstrukce, betonové či dřevěné železniční pražce, kolejnice, drobné kamenivo a podobně. K opětovnému použití dochází i u materiálu sdělovací a zabezpečovací techniky, přejezdových konstrukcí nebo elektrotechniky.

Tyto výzisky nachází uplatnění na základě provozních potřeb v rámci oprav a investic do železniční infrastruktury. Část majetku, který nelze použít k původnímu účelu, obzvláště pak různé betonové konstrukce a prefabrikáty, nachází uplatnění ve spodních stavbách při rekonstrukcích.

Případně dochází k odprodeji dalším subjektům ke stavebnímu použití.

Významnou součástí výzisků je i kovový odpad. Za rok 2022 jsme odprodali k recyklaci 43 964 tun oceli, 526 tun mědi, 68 tun hliníku a 1 747 tun jiných kovů. Prostředky z výzisků, které jsou realizovány z oprav a údržby, využíváme na úhradu neinvestičních akcí spojených se zajištěním provozuschopnosti celostátních a regionálních drah. O tuto hodnotu jsou sníženy požadavky na finanční prostředky státu. V loňském roce činil objem vyzískaného materiálu přibližně 194 mil. Kč. Jeho opětovným použitím dochází k finančním i environmentálním úsporám.

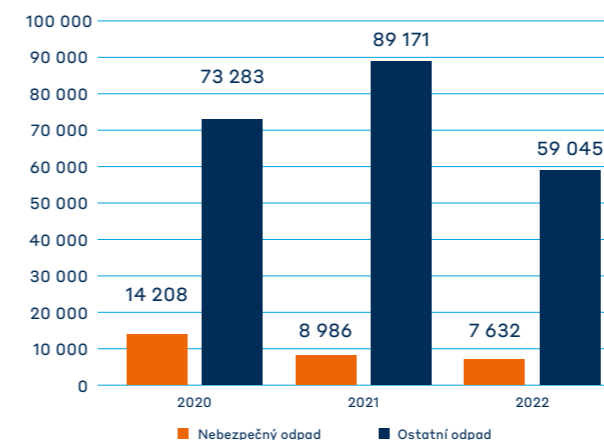
### 2.1.1 Odpadové hospodářství

V oblasti odpadového hospodářství se Správa železnic řídí zejména zákonem č. 541/2020 Sb., o odpadech. Správa železnic si je vědoma, že odpady a obaly produkované ve velkém množství mohou představovat rizikový faktor jak pro lidské zdraví, tak pro ekosystémy a životní prostředí. A to nejen z hlediska nadměrné produkce odpadů, ale i během nakládání s nimi, kdy může docházet k úniku nepůvodních látek do prostředí a k následnému znečištění. Správa železnic se proto při své každodenní činnosti v první řadě snaží předcházet vzniku odpadů a omezovat jejich množství, viz graf č. 1. Dále pak zajišťuje přednostně druhotné využití odpadu před jeho odstraněním. Správa

železnic dodržuje tuto hierarchii způsobů nakládání s odpady:

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

Na grafu č. 1 je zachycen trend postupného vývoje produkce odpadu mezi lety 2020 až 2022.

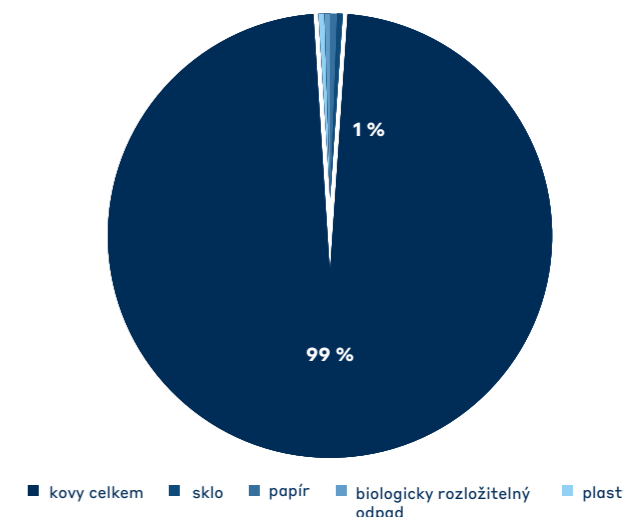


Graf 1. Produkce odpadu za jednotlivé roky 2020–2022 v tunách (t)

Pozn. č. 1: Správa železnic oproti poslední zprávě uvádí celkový přehled vyprodukovaného odpadu oproti předešlé zprávě, kde byl uveden pouze směsný odpad.

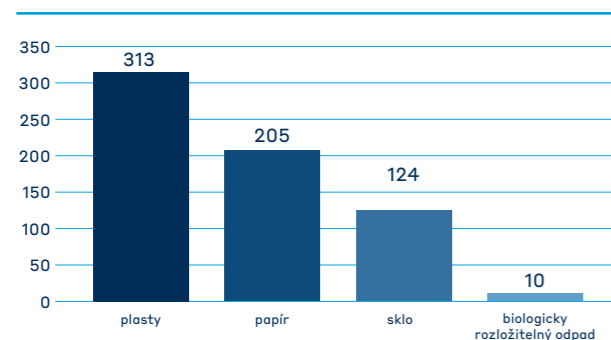
Pozn. č. 2: Výkyv v roce 2021 byl pravděpodobně způsoben zvýšeným nárokem na likvidaci ochranných pomůcek v rámci Covidových opatření a lze se tak domnívat, že došlo k prudkému navýšení celkového množství produkovaného odpadu. Tento trend je také ovlivněn faktem, že Správa železnic zajišťuje likvidaci odpadů ze zastávek, nástupišť a nádražních budov, tedy odpad od cestujících a ostatní veřejnosti, jehož míru produkce nemůže Správa železnic přímo ovlivnit.

Naopak podíl separovaných složek odpadu se daří navyšovat, kdy z grafu č. 2 je patrné, že největší podíl na jednotlivých složkách separovaného odpadu mají kovy a kovové odpady, které tvoří cca 99 % hmotnostního podílu. Za rok 2022 to činí 43 284 t. Řádově nižší podíl mají následně plasty, papír, sklo a biologicky rozložitelný odpad, viz graf č. 2.



Graf 2. Podíl jednotlivých složek separovaného odpadu v % za rok 2022

Pozn.: Výrazná změna rozložení podílů složek separovaného odpadu oproti minulé zprávě je zahrnutí tzv. výzisku kovového materiálu, který je předáván externí firmě k dalšímu zpracování, který tvoří významnou část separovaného odpadu Správy železnic.



**Graf 3.** Podíl jednotlivých složek separovaného odpadu v tunách za rok 2022 vyjma odpadů kovových

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

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

Zaměstnanci Správy železnic, kteří mají na starost nákup výrobků a zařízení, mají povinnost zjistit u prodejce těchto výrobků informace o zpětném odběru nebo odděleném sběru výrobku. Na základě zjištěných informací pak mají možnost bezplatného předání dle pokynů posledního prodejce nebo mohou projednat možnost předání většího množství použitých výrobků přímo s provozovatelem kolektivního systému. V rámci zpětného odběru Správa železnic spolupracuje například se společnostmi ELEKTROWIN, a. s., EKO-LAMP s.r.o. nebo ASEKOL a. s.

### 2.1.2 Využívání recyklovaného kameniva

V zájmu zajištění ekonomické efektivity a ohleduplnosti k přírodě jsme při přípravě a realizaci investičních akcí zavedli systém recyklace kameniva z kolejového lože. Recyklace je požadována vždy, kdy se v rámci investiční akce odtěžuje cca pět tisíc tun kameniva, což představuje výměnu nebo zřízení kolejového lože přibližně na dvoukilometrové jednokolejné trati. Strojní kolejová mechanizace – strojní čistička – provede kontinuální odtěžení stávajícího štěrkového lože, jeho mechanické protřídění systémem sítí podle velikosti zrn a opětovné vrácení vyhovujících částí frakce 32/63 mm zpět do kolejového lože. Při sanacích tělesa železničního spodku, prováděných tzv. sanačními stroji s kontinuální činností, je odtěženo štěrkové lože a vrchní část tělesa železničního spodku. Štěrkové lože je mechanicky pročištěno, následně předrceno na nižší frakci (např. 8/16 mm), smíšeno s novou štěrkodrtí a použito zpět do tělesa jako sanační vrstva zesíleného pražcového podloží. Tento systém umožňuje vrátit zpět do kolejového lože cca 30 % vyzískaného kameniva.



## 2.2 Snižujeme dopad na životní prostředí

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

Železniční doprava, resp. železnice jako taková, je považována za dopravní mód mající environmentální konkurenční výhodu. Je však nezbytné pokračovat v další minimalizaci jejích negativních dopadů na životní prostředí, jako jsou hluk, vibrace, prašnost a znečišťování ovzduší, a také předcházet vzniku odpadů.

	2021	2022
Celkové neinvestiční náklady na oblast životního prostředí	503	841
Celkové neinvestiční náklady na údržbu budov	73	49
Celkové investiční náklady na protihluková opatření při modernizaci tratí	223	72

**Tabulka 1.** Celkové investiční a neinvestiční náklady na oblast životního prostředí v roce 2021 a 2022 (v mil. Kč)

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

### 2.2.1 Ochrana přírody a krajiny

Ochrana přírody a krajiny je v podmínkách Správy železnic spojená zejména s údržbou doprovodné zeleně kolem železniční dopravní cesty (ŽDC). Jedná se zpravidla o eliminaci nepůvodních dřevin nízké ekologické i estetické hodnoty, které případným pádem do průjezdného průřezu trati představují zvýšené bezpečnostní riziko pro provozování dráhy a drážní dopravy.

Naším cílem je předcházet mimořádným událostem vznikajícím v důsledku těchto jevů. Jejich počet činí průměrně 98 ročně; samotných pádů stromů nebo jejich částí, jež však nejsou příčinou MU, evidujeme v průměru 884 ročně. Na této situaci se může projevit probíhající změna klimatu, kdy evidujeme nárůst extrémních povětrnostních jevů a nárůst škůdců související zejména se zvyšujícím se suchem (kůrovec, dřevokazné houby apod.), kdy se dřeviny stávají méně odolnými vůči vnějším vlivům.

Sledovaného cíle se snažíme dosáhnout postupnou přeměnou stávající vegetace v okolí železniční dopravní cesty na vegetaci vyhovující bezpečnému a plynulému provozu v souladu se Strategií přizpůsobení se změně klimatu v podmínkách ČR a rovněž s možností zvyšování biodiverzity. V rámci této snahy pracujeme s tzv. dopadovou vzdáleností jednotlivých dřevin. Ukazuje se také, že v následujícím období bude třeba se více zaměřit na porosty na pozemcích cizích právních subjektů v ochranném pásmu dráhy a hledat funkční mechanismy, které povedou ke snížení míry ohrožení dráhy.

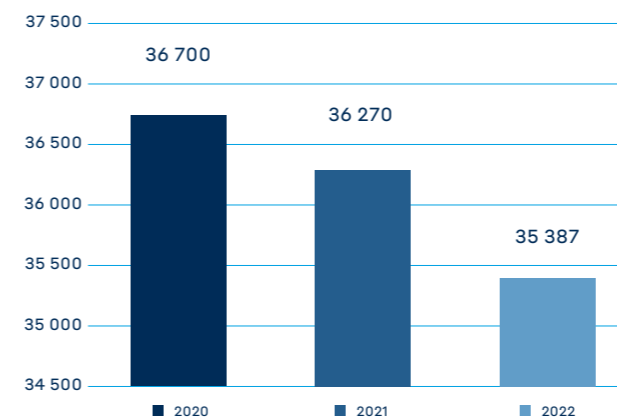
Kromě odpovědné údržby zeleně se podílíme i na dalších pilotních projektech, které mají vliv na údržbu zeleně. Jde například o Studii sledování klimatických a povětrnostních jevů s vlivem na ŽDC nebo program řešící metodiku a opatření efektivního přístupu k doprovodné zeleni. Další dílčí projekty jsou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

### Opatření k eliminaci růstu nežádoucí vegetace – plevelů

Součástí údržby vegetace na ŽDC je také odstraňování nežádoucích plevelů z kolejového lože, a to z důvodů zarůstání temen kolejnic, což může následně způsobit prokluz nebo nedobrzdnění hnacích vozidel. Pro potlačení růstu vegetace využí-

váme zejména chemické hubení (látky na bázi glyfosátů) a mechanické hubení jako sečení a kosení.

Za současné situace a prodloužení povolení použití látek na bázi glyfosátů v ČR do roku 2023 vnímáme potřebu snižování množství aplikace těchto látek. Proto upřednostňujeme využití pokročilých technologií v podobě tzv. selektivního postřiku tratí, které vedou ke snížení dávkování herbicidu při zachování stejného účinku. Touto technologií lze postřik zacílit především na místa výskytu plevelů a výrazně tak omezit riziko tzv. úletů. Vzniká tedy úspora v množství aplikovaných látek ve výši až 30 %. V aplikaci selektivního postřiku vidíme cestu, kterou lze ve střednědobém horizontu docílit snížení množství používaných glyfosátů i vynaložených nákladů.



**Graf 4.** Spotřeba látek na bázi glyfosátů v letech 2020–2022 v litrech (l)

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

V roce 2022 pokračoval projekt, v rámci kterého ověřujeme nové poznatky v oblasti údržby vegetace na železnici v EU, které by bylo možné aplikovat na železniční dopravní cestu i po roce 2023, kdy se bude na úrovni EU jednat o prodloužení povolení použití látek na ochranu rostlin na bázi glyfosátu. Cílem projektu je najít alternativní metody údržby vegetace na

železnici, které budou šetrnější k jednotlivým složkám životního prostředí s minimálním dopadem na biodiverzitu kolem provozovaných tratí.

### Dlouhodobé plány péče a změna charakteru krajiny v okolí ŽDC

Tento projekt je součástí pilotního projektu Akční plán pro údržbu zeleně podél železničních tratí, který představuje náš koncepční dokument pro management a údržbu zeleně, zejména pak dřevin. Cílem tohoto projektu je pomocí zpracování dlouhodobých plánů péče nastavit pravidelnou údržbu pozemků Správy železnic pro období zhruba 10–15 let a postupným tvarováním krajiny v okolí železnice dospět do stavu, který bude vyhovovat jak z hlediska bezpečného provozu dráhy, tak i zachování, či přímo zvýšení biodiverzity. Takto modelovaná krajina by se měla následně vyvíjet způsobem, aby do budoucna vyžadovala minimální zásahy a údržbu.

### Demonstrační úseky péče o zeleň kolem ŽDC

Projekt Demonstračních úseků péče o zeleň podél ŽDC je založen na záměru změnit způsob hospodaření a tvar lesa podél železnice tak, aby se předcházelo mimořádným událostem způsobeným pádem stromů nebo jejich částí. Projekt je plánován ve čtyřech fázích, z nichž první byla zahájena v červenci 2021 spoluprací se všemi oslovenými partnery. Následně bude projekt pokračovat výběrem konkrétních demonstračních úseků. V dalších fázích mají být zpracovány projekty lesopěstebních postupů pro jednotlivé úseky tak, aby při jejich realizaci bylo dosaženo požadovaného cíle, tedy nastavení jiného způsobu hospodaření, než je hospodářský les. To umožní snížit vzrůst dřevin v okolí železnice a tím zvýšit bezpečnost provozované dráhy a současně podpořit biodiverzitu, aby nebyly narušeny předmětné ekosystémy.



### 2.2.3 Vodní hospodářství a ochrana vod

V souvislosti s ochranou vod a vodních zdrojů se primárně řídíme platnou legislativou, zejména zákonem č. 254/2001 Sb., o vodách, který ukládá každému, kdo nakládá s vodami, povinnost dbát o jejich ochranu a zabezpečovat jejich hospodárné i účelné užívání. To se snažíme realizovat během provozu výpravních budov i dalších objektů, kde je nakládáno s vodami. Zajišťujeme servis a provádění rozborů odpadních vod u více než 50 čistíren odpadních vod (tzv. domovní čistírny). Rozbory vod se snažíme zajišťovat u lokálních firem, abychom minimalizovali dopravu vzorků do laboratoří. Dále podporujeme napojení objektů na kanalizační řad zakončený centrální čistírnou.

Evidujeme 650 studní. V případě odběrů pitné vody kontrolujeme vedle množství vody i splnění hygienických limitů. Dodržení množství odebraných vod podle povolení je samozřejmostí, a to i v období sucha. Abychom předcházeli znečištění podzemních vod v lokalitách, kde jsou odstavná na hnací kolejová vozidla, koordinujeme pokládky sorpčních textilií. Tento druh materiálu zamezuje tomu, aby se drobné úkapy provozních kapalin z těchto vozidel dostaly do podloží a následně znečistily půdu a podzemní vody.

Před započítáním stavebních prací klademe důraz na respektování podmínek platných v ochranných pásmech vodních zdrojů i záplavových území. V souladu s principem zdržování vod v krajině upřednostňujeme vsakování srážkových vod před regulovaným odváděním do jednotné kanalizace.

### 2.2.4 Ochrana ovzduší

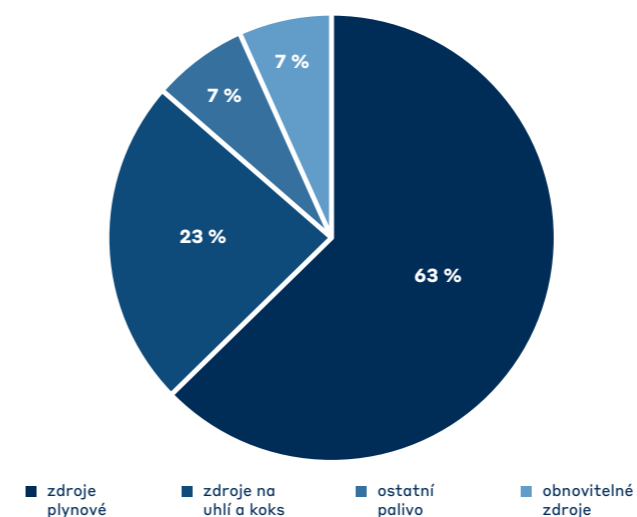
V rámci zajišťování povinností v oblasti ochrany ovzduší, plynoucích zejména ze zákona č. 201/2012 Sb., o ochraně ovzduší, se snažíme předcházet znečišťování ovzduší i nad příslušný právní rámec.

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

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

Abychom byli schopni deklarovaná opatření dodržet, provádíme postupnou výměnu zdrojů s vyšším emisním zatížením za nízkoemisní, které splňují 4. emisní třídu podle ČSN EN 303-5. Dále se snažíme přecházet na šetrnější paliva, jako je například zemní plyn, a také využívat obnovitelné zdroje.

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



Graf 5. Přehled skladby našich zdrojů v celkovém evidovaném počtu

Správa železnic vedle toho průběžně realizuje stavebně-technický průzkum budov se zaměřením na výskyt azbestu. V rámci plánovaných rekonstrukcí a opravných akcí následně probíhá odstraňování tohoto nebezpečného materiálu.

### 2.2.5 Ochrana veřejného zdraví před hlukem a vibracemi

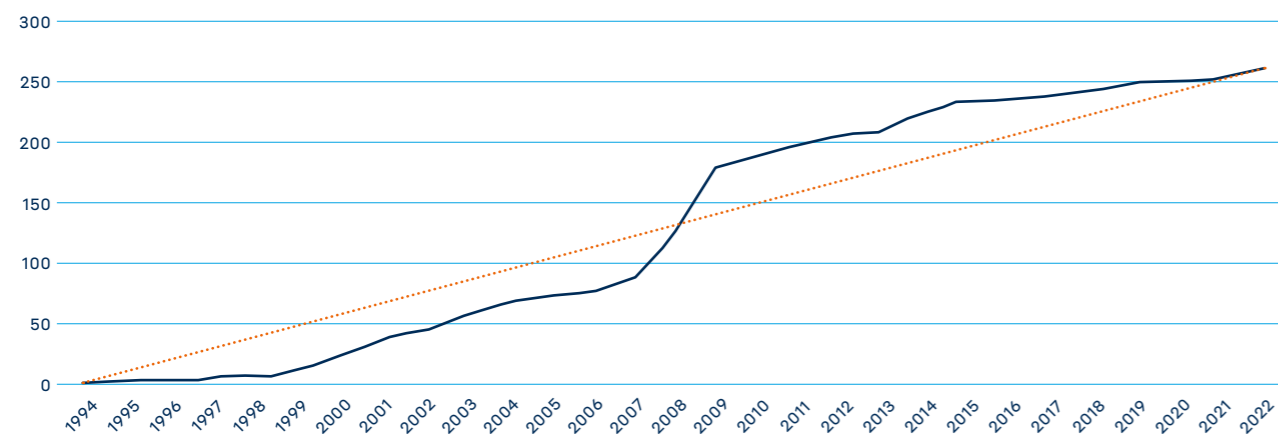
Hluk a vibrace ze železniční dopravy představují nežádoucí jevy dopadající především na obyvatele žijící v blízkosti dráhy. Nedílnou součástí rekonstrukcí a modernizací tratí je proto instalace protihlukových, případně antivibračních opatření. Ačkoli právě klasické protihlukové stěny představují nejefektivnější opatření co do míry účinnosti, bývá jejich použití širokou veřejností přijímáno negativně z důvodu narušení krajinného rázu. Zde pracujeme na rozvoji užívaných materiálů a na zlepšení estetiky budovaných stěn. V některých případech však není použití klasické protihlukové stěny možné z důvodu omezených prostorových podmínek nebo zajištění bezpečnosti na železnici – typicky v blízkosti železničních přejezdů, kde je nezbytné zachování rozhledových poměrů. Věnujeme se proto rovněž prověřování alternativních způsobů snižování hluku, z nichž jsou dnes již

běžně navrhovány kolejnicové absorbéry, instalované přímo na stojinu kolejnice. V případě jednokolejných tratí jsou do bezprostřední blízkosti koleje umístovány nízké protihlukové clony. Ve výjimečných případech, nelze-li docílit potřebného snížení hluku opatřeními na straně dráhy, jsou prováděna individuální protihluková opatření přímo na hlukem zasažených objektech. Volba konkrétních protihlukových opatření nebo jejich kombinace pak závisí především na požadované míře snížení hluku, místních provozních podmínkách a výsledcích projednání se zástupci dotčených obcí.

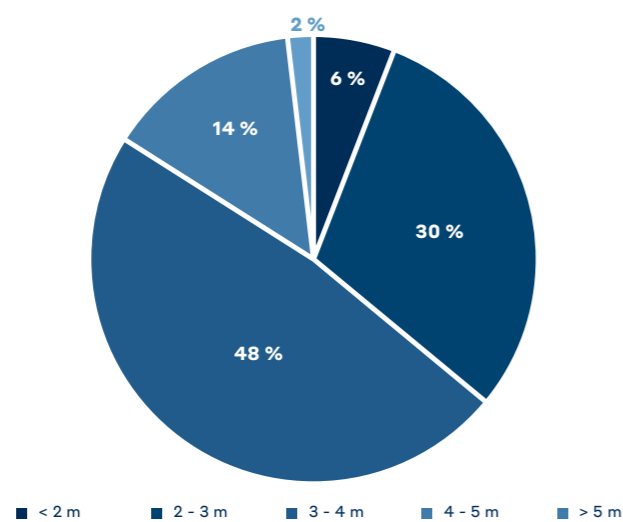
Jednou ze současných novinek s cílem minimalizovat výšku protihlukových stěn je švédský protihlukový systém Wavebreaker. Jedná se o modulové nástavce upevněvané na horní hranu protihlukové stěny. Byli jsme prvním provozovatelem dráhy, který umožnil zkušební instalaci tohoto systému na provozované koridorové trati. Budoucí využití tohoto systému bude předmětem širší diskuze a dalšího vývoje. Kromě výše uvedených protihlukových opatření, která jsou technického charakteru, dosahujeme snížení hluku rovněž opatřeními organizačními, zaváděnými v souladu s evropskými požadavky na interoperabilitu železničního systému. Zde se jedná o vyplácení bonusu pro nákladní dopravce za použití modernizovaných vozů v letech 2020 a 2021, které bylo zaměřeno na podporu výměny litinových brzdových špalíků za špalíky kompozitní, jejichž provoz je tišší. A dále, v návaznosti na proběhlou aktualizaci TSI Noise, to je zavedení tzv. tišších tratí, na které bude od 8. prosince 2024 umožněn vjezd pouze nákladním vagonům splňujícím požadavky na nehlukné vagony. Opatření se bude týkat všech tratí s vysokou intenzitou nákladní dopravy. Velký důraz klademe rovněž na správné hodnocení hluku ze železniční dopravy, neboť je v mnoha ohledech specifický oproti jiným zdrojům hluku. Za tímto účelem uplatňujeme vlastní manuál pro zpra-

cování hlukových studií a měření hluku ze železniční dopravy, podle něhož postupují naši dodavatelé projekčních prací. Provedení řádného posouzení hlukové zátěže požadujeme také v průběhu

projednávání staveb cizích investorů nově umísťovaných do prostoru ochranného pásma dráhy, aby nedocházelo k navýšování počtu osob zasažených nadlimitním hlukem ze železniční dopravy.



Graf 6. Vývoj instalace protihlukových stěn v letech 1994–2022 (km)



Graf 7. Podíl realizovaných protihlukových stěn dle jejich výšky





## 2.3 Jsme tahounem zelené transformace železnice

Kontinuálně pokračujeme v liniové elektrizaci české železniční sítě. V posledních 16 letech bylo nově elektrizováno 258 km tratí.

Číslo trati	Trať / traťový úsek	Rok zahájení provozu	Délka (km) – zaokrouhleno
140	Kadaň-Prunéřov – Karlovy Vary	2006	47,0
321	Ostrava-Svinov – Opava východ	2006	28,5
323	Ostrava hl. n. – Ostrava-Kunčice	2007	11,0
024	Letohrad – Lichkov st. hr.	2008	23,6
199	České Velenice st. hr. – České Budějovice	2009	50,7
248	Znojmo – Šatov st. hr.	2009	11,0
291	Zábřeh na Moravě – Šumperk	2010	14,2
232	Lysá nad Labem – Milovice	2010	5,9
279	Studénka – Sedlnice – Mošnov	2014	6,5
251	Hrušovany u Brna – Židlochovice	2020	3,0
134	Louka u Litvínova – Litvínov	2021	1,5
254	Šakvice – Hustopeče u Brna	2021	7,6
240	Brno-Horní Heršpice – Střelice	2021	13,1
290	Olomouc – Uničov	2022	29,2
143	Kadaň-Prunéřov – Kadaň předměstí	2022	5,4
<b>Celkem</b>			<b>258,2</b>

Tabulka 2. Přehled elektrizace tratí v letech 2006–2022

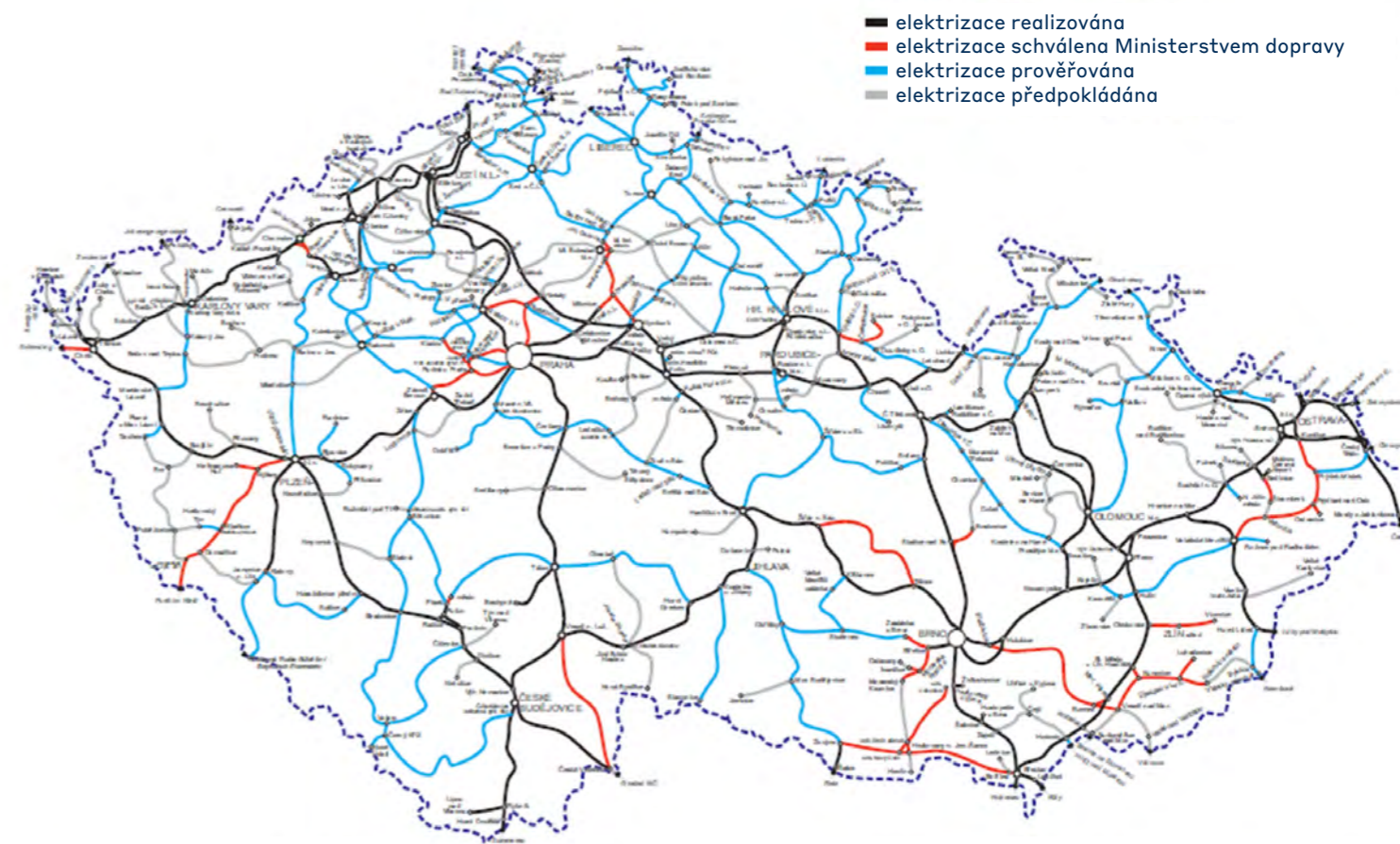
### 2.3.1 Plány rozvoje liniové elektrizace

Správa železnic nechala v roce 2020 expertně vyčíslit možnosti snížení emisí CO<sub>2</sub> a vyčíslit úspory energie vlivem realizace liniové elektrizace střídavou soustavou (AC 25 kV, 50 Hz) na vybrané železniční síti k roku 2030 zahrnující více než 120 železničních tratí. Jedna ze zásadních výhod elektrické trakce v porovnání s dieselovou trakcí je především potenciál výrazné úspory energie využitím rekuperace (cca 5–10 % u nákladní dopravy, u osobní dopravy v rozmezí 10–40 %). Další nespornou výhodou je umožnění přenosu vysokých výkonů, což bude hrát velmi důležitou roli v případě očekávaných intermodálních přesunů v nákladní dopravě ze silnice na železnici. V neposlední řadě jsou přínosem až násobně nižší emise CO<sub>2</sub>, které se na základě neustále zlepšujícího se energetického mixu a vysoké účinnosti elektromotorů budou v dohledné době snižovat.

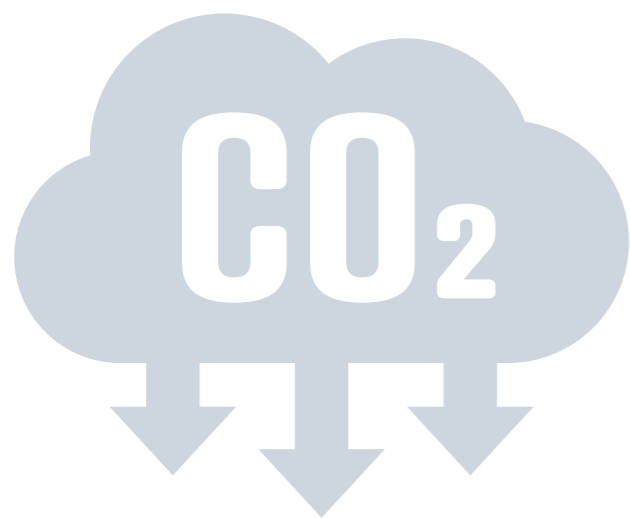
Jako nejperspektivnější tratě určené k elektrizaci z pohledu úspory emisí CO<sub>2</sub> (vztaženo k roku 2030) vychází trať č. 071 Mladá Boleslav – Nymburk hl. n. s celkovou úsporou až 185 t CO<sub>2</sub>/km a dále trať č. 021 Týniště nad Orlicí – Častolovice – Solnice. Významnou roli zde hrají velké dopravní výkony související s přepravou osobních automobilů. Mezi další železnice s vysokým potenciálem úspory emisí CO<sub>2</sub> patří např. trať č. 323 Ostrava-Kunčice – Frenštát pod Radhoš-

těm, kde bude u osobní dopravy z důvodu velmi silné příměstské dopravy úspora až 80 %. Překvapivým výsledkem může být trať č. 093 Kladno – Kralupy nad Vltavou, která na rozdíl od výše zmíněných zatím nemá schválenou studii proveditelnosti. Vzhledem k její strategické poloze, která

umožňuje bypass železničního uzlu Praha ve směru západ-sever, je velmi vhodná pro budoucí trasování nákladní dopravy. V případě elektrizace by se na ni mohly přeměrovat přepravy leteckého benzínu pro pražské letiště nebo vápence do severočeských uhelných elektráren.



Obrázek 3. Návrh výhledové elektrizace (březen 2021)



Potenciál snížení produkce emisí CO<sub>2</sub> nevzniká jen z důvodu samotné elektrizace a následně úspornějšího provozu železniční dopravy, ale díky zvýšení atraktivit železniční dopravy její elektrizací se předpokládá i přesun části silniční nákladní dopravy na železnici. Ve studii se proto počítá s navýšením dopravního výkonu železniční dopravy o 15 % na

všech tratích vyjma těch, na kterých je definován individuální nárůst dopravního výkonu nákladní dopravy. Celkový nárůst na všech analyzovaných tratích tak k roku 2030 představuje 657,9 mil. hrtkm. Lze předpokládat, že tento objem dopravy se přesune ze silnice na železnici, čímž lze uspořit 0,95 % emisí CO<sub>2</sub> vyprodukovaných těžkou silniční nákladní dopravou.

Trat'/úsek	Spotř. energie D (2030) [kWh]	Spotř. energie E (2030) [kWh]	Úspora energie [%]	Emise D (2030) [t]	Emise E (2030) [t]	Úspora emisí [%]	Úspora emisí [t/km]	Průměrná úspora rekuperací [%]	Finanční úspora energie a emisí [mil. Kč]	Náklady na elektrizaci [mil. Kč]
Olomouc – Uničov – Šumperk	15 396 786	5 262 161	65,8	3 888	2 333	40,0	27,3	22	32	1 373
Kadaň – Prunéřov – Kadaň předměstí	3 503 149	763 954	78,2	885	339	61,7	546,0	38	8	8

**Tabulka 3.** Dokončené stavební akce ve sledovaném období 2022

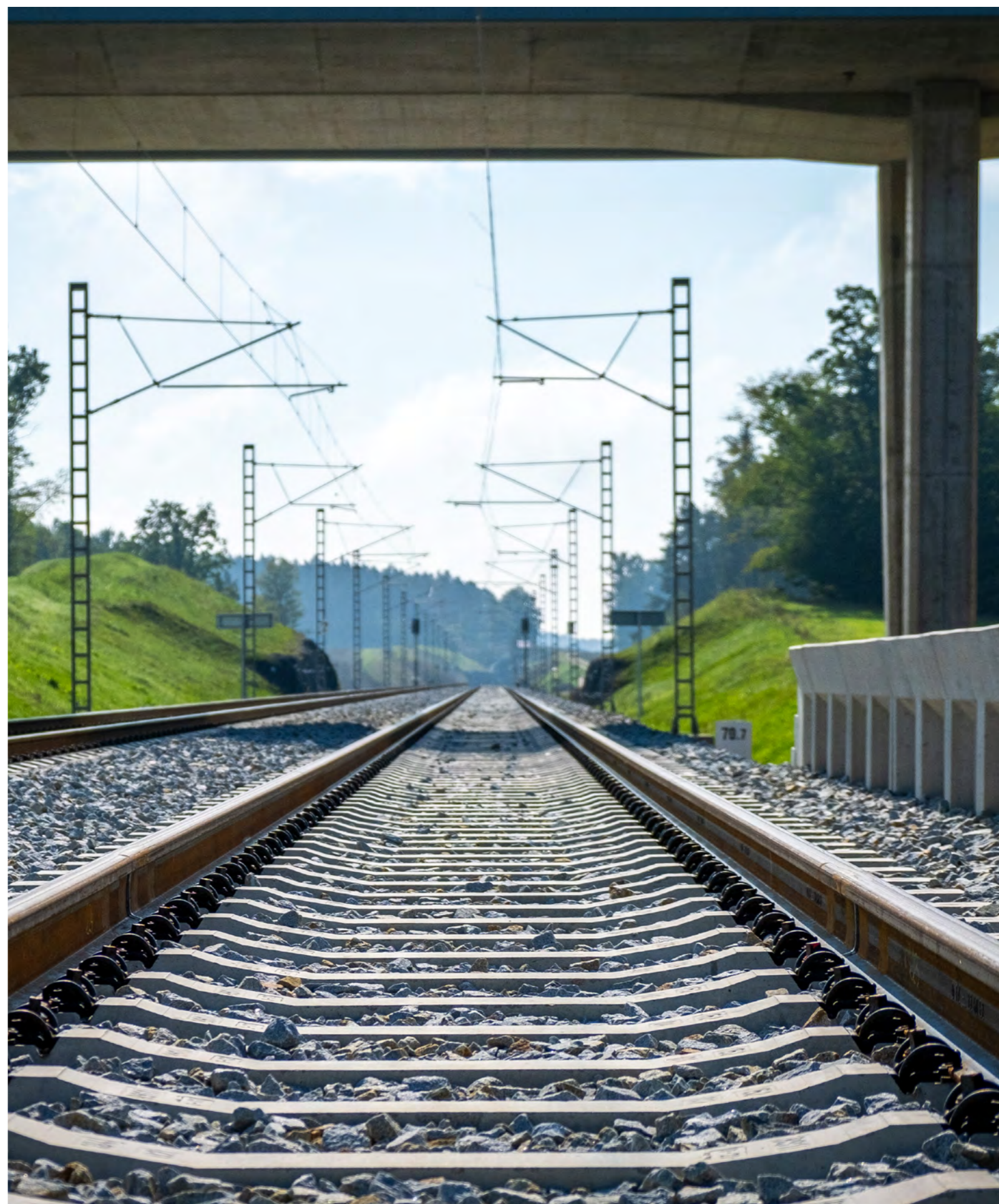
(Zdroj dat: studie Centra dopravního výzkumu (CDV): Možnosti snížení emisí CO<sub>2</sub> vlivem realizace liniové elektrizace, 2020)

**Pozn:** Uvedená data za trať Kadaň – Prunéřov – Kadaň předměstí neodpovídají datům uvedených ve zprávě o udržitelnosti za roky 2020–2021 v důsledky chyby v psaní při tvorbě zprávy o udržitelnosti za roky 2020–2021.

Trat'/úsek	Spotř. energie D (2030) [kWh]	Spotř. energie E (2030) [kWh]	Úspora energie [%]	Emise D (2030) [t]	Emise E (2030) [t]	Úspora emisí [%]	Úspora emisí [t/km]	Průměrná úspora rekuperací [%]	Finanční úspora energie a emisí [mil. Kč]	Náklady na elektrizaci [mil. Kč]
(Brno-Horní Heršpice) Střelice – Zastávka u Brna	16 818 333	5 201 119	69,1	4 247	2 306	45,7	84,4	25	36	184

**Tabulka 4.** Probíhající stavební akce ve sledovaném období 2022

(Zdroj dat: studie Centra dopravního výzkumu (CDV): Možnosti snížení emisí CO<sub>2</sub> vlivem realizace liniové elektrizace, 2020)





Tratř/úsek	Spotř. energie D (2030) [kWh]	Spotř. energie E (2030) [kWh]	Úspora energie [%]	Emise D (2030) [t]	Emise E (2030) [t]	Úspora emisí [%]	Úspora emisí [t/km]	Průměrná úspora rekuperační [%]	Finanční úspora energie a emisí [mil. Kč]	Náklady na elektrizaci [mil. Kč]
Častolovice – Solnice	8 788 708	2 776 930	68,4	2 220	1 231	44,5	65,9	18	19	120
Častolovice – Týniště nad Orlicí	7 500 155	2 206 572	70,6	1 894	978	48,3	114,5	30	16	293
Praha-Vysočany – Neratovice	17 593 522	5 326 315	69,7	4 443	2 362	46,8	74,3	25	38	453
Neratovice – Všetaty	3 598 645	1 031 870	71,3	909	458	49,7	75,2	30	8	506
Mladá Boleslav – Nymburk hl. n.	54 285 278	18 399 280	66,1	13 709	8 158	40,5	185,1	17	113	469
Praha-Bubny – Kladno	15 669 259	5 403 152	65,5	3 957	2 396	39,5	50,4	21	32	248
Cheb – Cheb st. hr.	3 046 351	942 900	69,0	769	418	45,7	31,9	25	7	88
Plzeň hl. n. – Domažlice	32 676 268	11 272 557	65,5	8 252	4 998	39,4	55,2	17	67	839
Domažlice – Česká Kubice st. hr.	3 615 293	1 236 270	65,8	913	548	40,0	24,3	22	7	212
Písek – Písek město	386 687	116 159	70,0	98	52	47,3	11,5	27	0,8	32
Boskovice – Skalnice nad Svitavou	1 226 912	418 686	65,9	310	186	40,1	24,8	24	2,54	40
Kojetín – Hulín	3 897 596	1 559 475	60,0	984	691	29,8	17,2	7	8	136
Frýdlant nad Ostravicí – Frýdek Místek	26 104 157	8 519 655	67,4	6 592	3 777	42,7	117,3	22	55	249
Frýdlant nad Ostravicí – Ostravice	1 323 671	438 303	66,9	334	194	41,9	20,0	23	2,8	113
Frýdlant nad Ostravicí – Valašské Meziříčí	15 602 848	5 605 083	64,1	3 940	2 485	36,9	36,4	22	32	377
Štramberk – Sedlnice	3 231 012	1 026 686	68,2	816	455	44,2	25,8	24	7	112
Otrokovice – Vizovice	8 212 346	2 784 235	66,1	2 074	1 234	40,5	33,6	19	17	200
Veselí nad Moravou – Blažovice	4 763 163	1 485 417	68,8	1 203	659	45,2	7,8	22	10	789
Kojetín – Hulín	3 897 596	1 559 475	60,0	984	691	29,8	17,2	7	1	136
Veselí nad Lužnicí – České Velenice	19 787 037	6 418 363	67,6	4 997	2 846	43,1	39,1	26	7	440
Chomutov – Březno u Chomutova	2 296 939	723 293	68,5	580	321	44,7	23,6	28	1	88
Heřmanova Huť – Nýřany	489 170	167 564	65,7	124	74	39,9	4,9	36	0,2	80

**Tabulka 5. Tratě se schválenou studií proveditelnosti elektrizace**  
(Zdroj dat: studie Centra dopravního výzkumu (CDV): Možnosti snížení emisí CO<sub>2</sub> vlivem realizace linií elektrizace, 2020)

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

Většina tratí, u kterých vychází velký potenciál úspory energie a emisí CO<sub>2</sub> vlivem elektrizace, je v současnosti elektrizována stejnosměrnou soustavou (DC 3 kV).

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

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

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

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

### Výpočet úspory energie MWh/rok a úspory emisí CO<sub>2</sub>

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

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

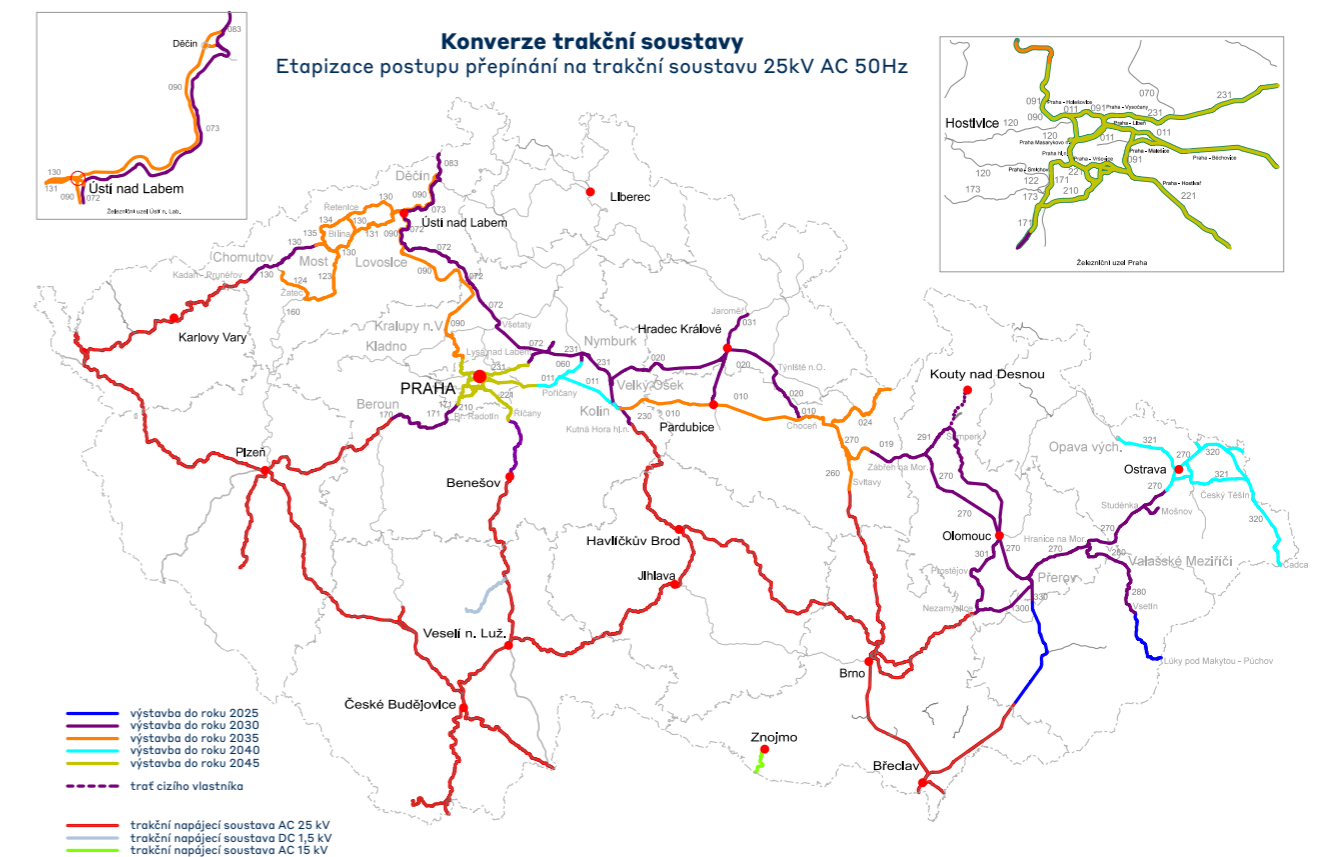
Vypočtenou úsporu energie je nutné navíc navýšit o hodnotu rekuperované elektrické energie předané do nadřazené sítě distributorů o 4 630 MWh/rok. Celková úspora energie navýšená o potenciál rekuperace je tedy 74 415 MWh/rok. Tato suma pak představuje podkladovou hodnotu pro finální výpočet úspory emisí CO<sub>2</sub>.

Měrná uhlíková stopa elektrické energie odpovídá očekávanému energetickému mixu pro rok 2030, jejíž hodnota je stanovena na 0,443 kg/kWh. Výsledná výše ročních uspořené emisí CO<sub>2</sub> vlivem změny trakce dosahuje 0,443 x 74415 = 32 966 tun CO<sub>2</sub> za rok.

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

AC 25 kV, 50 Hz přispěje ke snížení emisí CO<sub>2</sub> celkem o 32 966 t/rok. Důvodem je především nižší energetická náročnost při stávajících podmínkách provozu železniční dopravy, a to včetně započtení benefitu efektivnějšího využití rekuperované energie.

Celkové emise CO<sub>2</sub> z dopravy v ČR dosahují roční hodnoty asi 19 000 000 t/rok. Jejich snížení o 32 966 t/rok vlivem sjednocení trakční napájecí soustavy na AC 25 kV, 50 Hz na železnici by představoval pokles celkových emisí CO<sub>2</sub> z dopravy o cca o 0,17 %.



Obrázek 4. Sjednocení trakční napájecí soustavy na AC 25 kV 50 Hz

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

V souvislosti s přechodem trakčního napájecího systému DC 3 kV na AC 25 kV s frekvencí 50 Hz buduje Správa železnic v České republice nové trakční napájecí stanice (TNS). S využitím nových trendů a efektivních technologií byla v rámci pilotního projektu „Změna trakční soustavy na AC 25 kV, 50 Hz v úseku Nedakonice – Říkovice“ realizována TNS s měničovou technologií (SFC), a to jako první evropská aplikace u systému 25 kV s frekvencí 50 Hz. Vlastní realizaci SFC technologie předcházelo více jak čtyřleté období analyzování, přípravy a výběru technického řešení SFC odborem elektrotechniky a energetiky (O24) ve spolupráci s odborníky např. z Austrálie, Švýcarska, Německa či Francie. Jedná se o celkem tři SFC technologie společnosti ABB (dnes Hitachi Energy), z nichž dvě jsou instalovány v TNS Otrokovice na přípojnice s napětím 22 kV (distributor EG.D, a. s.) a jedna v TNS Říkovice na přípojnice s napětím 110 kV (distributor ČEZ Distribuce, a. s.).



# Zelená železnice – udržitelná mobilita

## 3.1 Snižujeme energetickou náročnost budov a nádraží

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

U všech energeticky úsporných opatření se identifikuje a vyhodnocuje celkové snížení spotřeby energií a provozních nákladů i úspora emisí CO<sub>2</sub>.

### 3.1.1 Výměna osvětlení v železničních stanicích za LED technologie

Vývoj nahrazování konvenčního osvětlení (sodíkové a rtuťové výbojky) za LED technologie s identifikací energetických a ekonomických úspor včetně snižování emisí CO<sub>2</sub> je sledován od roku 2015. V následujících tabulkách je znázorněn pozitivní vývoj postupné instalace LED osvětlení v železničních stanicích a zastávkách, kde je patrný neustálý pokles spotřeby elektrické energie, nákladů a emisí CO<sub>2</sub>.

	Příkon původních svítidel (kW)	Příkon LED (kW)	Úspora (kW)	Úspora (%)	Počet původních svítidel (ks)	Počet svítidel LED (ks)	Rozdíl LED / původní (ks)	Úspora el. energie (MWh)	Úspora nákladů (Kč)	Úspora CO <sub>2</sub> (t)
2022	519	263	255	49	2252	2767	515	1031	5 195 340	421

Tabulka 6. Přehled příkonů, úspory elektrické energie, nákladů a emisí CO<sub>2</sub> v roce 2022

Období	Úspora el. energie (MWh)	Úspora nákladů (Kč)	Úspora CO <sub>2</sub> (t)
2015–2017	1 609	4 826 034	785
2018	622	1 864 578	290
2019	943	3 047 126	404
2020	1 416	4 573 987	544
2021	957	3 446 496	373
2022	1031	5 195 340	421
<b>Souhrn</b>	<b>6 578</b>	<b>22 953 561</b>	<b>2 817</b>

Tabulka 7. Celkový přehled úspor elektrické energie, nákladů a CO<sub>2</sub> za období 2015–2022

### 3.1.2 Energetické úspory v rámci rekonstrukcí budov a novostaveb

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

Zároveň dochází k náhradě stávajících objektů ve špatném technickém stavu novými budovami nebo celými areály

podle současných přísných legislativních podmínek. Pro spolufinancování energeticky úsporných opatření se využívají vhodné dotační programy ČR a EU, popř. další metody spolufinancování k dosažení energetických úspor. U těchto budov jsou na základě zpracovaných energetických dokumentů (energetické posudky, ekologické vyhodnocení apod.) detailně vyčísleny úspory generované realizovanou rekonstrukcí. Díky energeticky úsporným opatřením realizovaným v období 2017–2021 uspoříme ročně přibližně 4 000 MWh energie a 1 000 tun CO<sub>2</sub>.

V následující tabulce č. 8 jsou uvedeny nádražní budovy osobních nádraží, jejichž rekonstrukce byla v roce 2022 dokončena nebo probíhala. Dokončením rekonstrukcí vybraných nádražních budov v roce 2022 vzrostla průměrná roční úspora energií o více než 50 % v porovnání s úsporou generovanou opatřeními realizovanými v předcházejícím období.





Lokalita	Úspora spotřeby MWh/rok	Celková úspora energie	Úspora CO <sub>2</sub> t/rok	Úspora CO <sub>2</sub>	Období realizace:
Rekonstrukce dokončené v roce 2022					
Veselí nad Lužnicí	137	40 %	37	44 %	5/2021-5/2022
Havířov	1 656	69 %	1 059	72 %	5/2019-8/2022
Bohumín	442	24 %	88	21 %	4/2020-12/2022
Beroun	605	46 %	65	20 %	8/2020-7/2023
Rekonstrukce probíhající v roce 2022					
Moravský Beroun	460	84 %	153	84 %	2/2021-3/2023
Opava západ	654	66 %	224	54 %	3/2021-4/2023
Písek	157	70 %	31	37 %	1/2021-7/2023
Planá u Mariánských Lázní	232	71 %	53	72 %	4/2021-9/2023
Chodov	248	90 %	52	86 %	8/2022-10/2023
Plzeň hl. n.	520	40 %	115	12 %	4/2021-11/2023
Tachov	43	35 %	15	55 %	6/2021-11/2023
Kravaře	107	61 %	22	57 %	9/2022-11/2023
České Budějovice	463	23 %	151	23 %	6/2020-12/2023
Bílina	78	43 %	34	32 %	10/2022-12/2023
Světlá nad Sázavou	31	23 %	114	81 %	10/2022-12/2023
Benešov nad Ploučnicí	23	16 %	9	9 %	10/2022-12/2023
Aš	530	95 %	74	67 %	10/2022-12/2023
Bystřice (Bystrzyca)	57	21 %	14	21 %	11/2022-12/2023
Ostružná	110	71 %	36	71 %	9/2022-11/2023
Sokolnice-Telnice	120	56 %	28	52 %	9/2022-12/2023
Krásná Lípa	122	38 %	58	49 %	11/2022-12/2023
Karviná	320	73 %	141	74 %	11/2022-6/2024
Pardubice, 1. etapa	201	16 %	84	17 %	12/2020-6/2025
Teplice v Čechách, 1. etapa	23	9 %	4	2 %	8/2022-12/2025
<b>Souhrn</b>	<b>7316</b>	<b>X</b>	<b>2657</b>	<b>X</b>	

**Tabulka 8.** Přehled úspor celkové energie a CO<sub>2</sub> generovaných v rámci rekonstrukce – dokončená (2022) nebo probíhající realizace

V další tabulce č. 9 jsou uvedeny projekty rekonstrukcí výpravních budov, které byly

v roce 2022 v pokročilé fázi projektové přípravy.

Lokalita	Úspora spotřeby MWh/rok	Celková úspora energie	Úspora CO <sub>2</sub> t/rok	Úspora CO <sub>2</sub>
Tábor	328	61 %	105	56 %
Jihlava	328	46 %	156	41 %
Bečov nad Teplou	19	16 %	93	53 %
Hlinsko v Čechách	12	9 %	11	23 %
Valšov	25	49 %	34	60 %
Plzeň-Jižní Předměstí	50	17 %	17	23 %
Jindřichův Hradec	165	46 %	31	39 %
Nepomuk	99	47 %	19	34 %
Hlučín	25	31 %	14	55 %
Chuchelná	118	77 %	25	76 %
Jindřichov ve Slezsku	224	88 %	65	77 %
Senice na Hané	47	55 %	8	42 %
Čáslav	88	82 %	89	82 %
Františkovy Lázně	141	32 %	39	32 %
<b>Souhrn</b>	<b>1 669</b>	<b>X</b>	<b>706</b>	<b>X</b>

**Tabulka 9.** Přehled úspor celkové energie a CO<sub>2</sub> generovaných v rámci rekonstrukce – příprava

### 3.1.3 EPC projekty

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

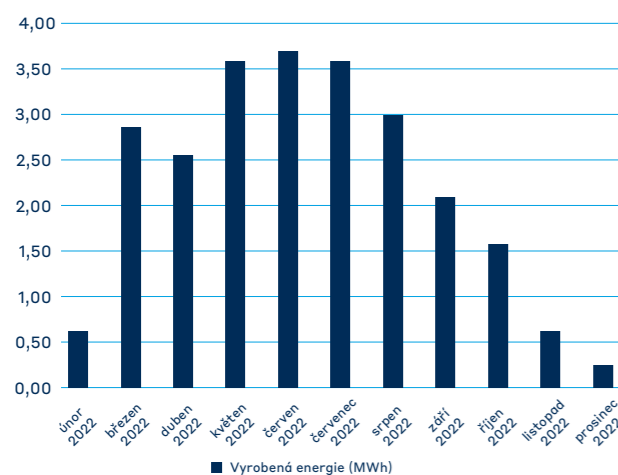
řených prostředků. V rámci dosažení cílů a jako správný hospodář se státním majetkem proto Správa železnic vytypovala jako pilotní tyto objekty: Benešov u Prahy, Benešov nad Ploučnicí – osobní nádraží, Krásná Lípa, Čáslav, Praha-Libeň – věž, Nymburk hl. n. – stavědlo. Od těchto projektů si slibujeme úsporu finančních prostředků, přispění ke snížení spotřeby energií a tím i přispěvek k naplnění Energetické strategie České republiky.

## 3.2 Instalujeme fotovoltaické elektrárny

### 3.2.1 FVE na střechách

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

Pilotním projektem v prostředí Správy železnic je instalace FVE na střechu výpravní budovy Děčín východ o instalovaném výkonu 24 kWp, která byla v roce 2022 spuštěna do zkušebního provozu. Z dosud naměřených dat vyplývá, že za rok 2022 bylo vyrobeno celkem 24,27 MWh „zelené“ energie s celkovou úsporou 24,17 tun CO<sub>2</sub>.



Graf 8. Měsíční přehled výroby elektrické energie FVE Děčín

V pokročilé fázi projektové přípravy se nachází další projekty FVE, u kterých byly mj. zpracovány technické zprávy, analýzy a studie k FVE s celkovým instalovaným výkonem 3 084 kWp, roční výrobou elektrické energie 3 011 MWh a snížením emisí CO<sub>2</sub> o 1 556 tun.

### 3.2.2 FVE na brownfieldech

V projektech rekonstrukcí železničních stanic a infrastruktury jsou evidovány doposud nevyužité pozemky Správy železnic, které by mohly sloužit k instalaci FVE. Vyrobená zelená elektrická energie bude primárně dodávána do LDSŽ. V první vlně Správa železnic plánuje instalaci FVE na 18 brownfieldech. Celková plocha, která by měla být využita na instalaci FVE, činí 238 371 m<sup>2</sup> s instalovaným výkonem 51 MWp. Vyrobená elektrická energie 56 268 MWh by tak představovala úsporu CO<sub>2</sub> ve výši 65 340 tun.

Jedná se o první fázi monitoringu potenciálu využití FVE na pozemcích Správy železnic. Máme v plánu dále rozšiřovat instalace FVE na nevyužitých pozemcích Správy železnic.



### 3.3 Přispíváme k rozvoji e-mobility a multimodality

Na dopravu připadá čtvrtina skleníkových plynů produkovaných v EU a tento podíl stále roste. K dosažení klimatické neutrality do roku 2050 je třeba emise z dopravy snížit o 90 %. K tomu musí přispět i individuální automobilová doprava. Proto již nyní dochází ke značnému nárůstu podílu elektromobilů na silnicích. Jedním ze základních dokumentů je Zelená dohoda pro Evropu. Tuto strategii přijala i Česká republika. Za účelem její realizace je třeba změnit politiku v oblasti dodávek čisté energie v rámci celé ekonomiky. Pro plnění těchto dohod v rámci měst máme strategický cíl vybudovat infrastrukturu pro nabíjení elektromobilů a propojit tak individuální osobní a veřejnou železniční dopravu. Dle aktuální legislativy by členské státy měly u nových a výrazně renovovaných neobytných budov, ke kterým náleží více než deset parkovacích míst, zajistit instalaci nejméně jedné dobíjecí stanice a kabelovodů nejméně pro každé páté parkovací místo, aby byla v pozdější fázi umožněna instalace dobíjecích stanic pro elektrická vozidla. To je vyžadováno v případech, kdy:

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

Za tímto účelem byl zpracován dokument s názvem Plán rozvoje infrastruktury pro dobíjení elektrických vozidel Správy železnic, jehož obsahem je koncepce a strategie veřejných parkovacích ploch s určitým počtem dobíjecích stanic (bodů) a jejich dostatečné kapacity u železničních stanic a zastávek. Aby byl naplněn požadavek vybudování infrastruktury, byla v listopadu 2022 podepsána Rámcová smlouva o nájmech částí pozemků pro účely instalace a provozu dobíjecích stanic pro elektromobily mezi Správou železnic a ČEZ, a. s.

Na základě této podepsané rámcové smlouvy se již v projektu počítá s dobíjecími stanicemi. Parkovací místo s dobíjecí stanicí se již stavebně připravuje ve Vsetíně v rámci realizace parkovacího domu Správy železnic, kde by měly být umístěny dobíjecí stanice 2xAC a 2xDC. Kolaudace je plánována koncem roku 2023. Další lokalita, kde se plánuje realizace koncem roku 2023, je Kopřivnice, kde by měla být umístěna dobíjecí stanice 1xDC.

V projektové dokumentaci jsou již zahrnuty a řešeny dobíjecí stanice v těchto lokalitách: Terminál Dlouhá Míle, Výstavba nového nádraží Brno hlavní nádraží, Benešov nad Ploučnicí, Chodov, Aš, České Budějovice, Písek, Nýřany. Ostatní lokality se v rámci připravovaných projektů prověřují.

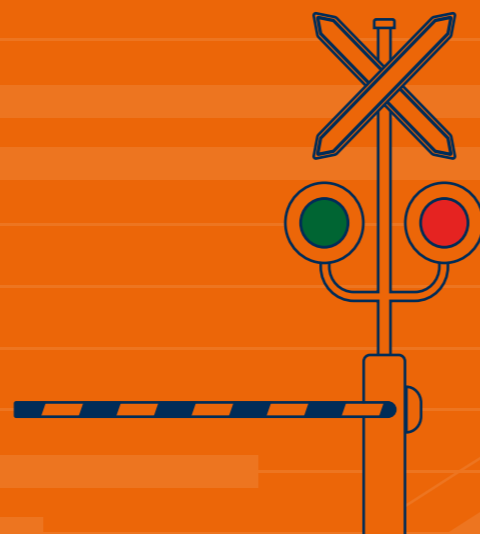


# Social

## BEZPEČNOST NA PRVNÍM MÍSTĚ

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

Naše organizace tak činí vše s nejvyšším úsilím a opatrností, tak aby tato činnost byla prospěšná a pozitivní všem.



### Společně jako tým

Naši zaměstnanci jsou základním kamenem celé naší organizace, bez nich Správa železnic neexistovala. Naši odpovědnost dovnitř organizace se snažíme prezentovat zejména naším přístupem k zaměstnancům. V rámci podpory jejich zdraví, mají zaměstnanci např. nárok na kondiční pobyty v českých lázeňských zařízeních.

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

### Rovnost příležitostí

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



## SAFETY FIRST

Jeden z klíčových prvků naší práce je bezpečnost. Každý den dbáme o bezpečnost železniční dopravy, na tratích neustále zavádíme různé bezpečnostní prvky, které zlepšují komfort železniční dopravy.

Zaváděním bezpečnostních traťových systémů, zabezpečovacích systémů ETCS, zvyšování bezpečnosti železničních přejezdů, implementací systému prevence, zajišťování kybernetické bezpečnosti a celé řady dalších dílčích změn, taktéž dlouhodobě podporujeme rozvoj celé železniční sítě na území České republiky.

BEZPEČNOST NA TRATI

KOMFORT DOPRAVY

KYBERBEZPEČNOST

SPOLEHLIVÉ PŘEJEZDY

ETCS A SYSTÉM PREVENCE

# Bezpečnost dopravy

## 4.1 Bezpečně provozujeme dráhu

Intenzivně investujeme do rozvoje infrastruktury, abychom zvýšili bezpečnost provozování dráhy. Modernizace zahrnuje mimo jiné implementaci GSM-R a ETCS. Důraz klademe rovněž na zvyšování zabezpečení přejezdů, které jsou statisticky nejrizikovějším místem z hlediska vzniku mimořádných událostí. V oblasti prevence bezpečnosti realizujeme projekt Bezpečná železnice. Jeho cílem je podpořit prevenci a osvětu v oblasti bezpečnosti na železnici, seznámit veřejnost se základními pravidly chování v jejím prostředí a současně upozornit na fatální následky nerespektování těchto pravidel. V rámci osvěty byla natočena preventivně bezpečnostní videa. V kontextu infrastruktury naše pozornost směřuje zejména na modernizaci tranzitních železničních koridorů a dalších tratí zařazených do systému TEN-T, železničních uzlů a modernizaci ostatních tratí zařazených do evropského železničního systému. Zaměřili jsme se i na zrychlení průjezdu některými železničními uzly. V rámci propojitelnosti v dlouhodobém záměru pracujeme na zajištění interoperability vybraných tratí, především prostřednictvím výstavby digitálního rádiového systému GSM-R. Implementaci GSM-R a ETCS v rámci evropských standardů realizujeme podle implementačního plánu ERTMS. Systém ETCS již byl aplikován na řadě páteřních tratích, další traťové úseky jsou v realizaci či v přípravě. Investice, které směřovaly do opravy železniční

dopravní cesty, zahrnovaly kromě výměny železničního svršku a zlepšení zabezpečení přejezdů také opravy nástupišť a osvětlení zastávek, mostů a propustků.

### 4.1.1 Železniční přejezdy

V uplynulém období pokračovalo intenzivní zvyšování úrovně zabezpečení železničních přejezdů. V roce 2022 bylo v rámci investiční činnosti rekonstruováno a modernizováno 233 železničních přejezdů. I v následujících letech hodláme pokračovat v rychlém tempu modernizace železničních přejezdů, když v rámci investiční činnosti předpokládáme jen v roce 2023 rekonstruovat či modernizovat 130 železničních přejezdů. Vycházíme přitom z programového prohlášení vlády modernizovat 500 železničních přejezdů do roku 2025.

Jednou z cest ke zvýšení bezpečnosti je rušení nebo nahrazování železničních přejezdů. Železniční přejezdy jsou buď rušeny investiční činností, nebo prostřednictvím správních řízení, která iniciují oblastní ředitelství silničních správních úřadů. Proces rušení přejezdů je vždy velmi individuální, neděje se tak hromadnou formou. Naopak se každé možné zrušení nebo náhrada musí řádně projednat se všemi dotčenými subjekty. Naším cílem je se vždy dohodnout na podmínkách s vlastníky a uživateli předmětných komunikací. Proověrování možností rušení vybraných přejezdů včetně určení příslušných správních postupů vyplývá z platné právní úpra-

vy. Ověřování potřebnosti přejezdu tedy automaticky neznamená jeho rušení. Ke snižování počtu přejezdů dochází na málo využívaných komunikacích (především na polních a lesních cestách), kde je možnost nalezení adekvátní a zákonem přijatelné objízdné trasy, případně vybudování náhradní komunikace.

Optimalizací počtu přejezdů se posiluje bezpečnost drážního provozu. V roce 2022 bylo zrušeno 102 železničních přejezdů, z toho 22 v rámci investiční činnosti, 67 v rámci žádostí o zrušení podané na silničním správním úřadě. V nadcházejícím období předpokládáme zrušení dalších vyšších desítek přejezdů.

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

Na železniční síti se k 31. 12. 2022 nacházelo 7 646 přejezdů.



#### 4.1.2 Řízení bezpečnosti

Jsme držitelem Osvědčení o bezpečnosti provozovatele dráhy (ev. číslo OSPD/2020/022-1). Tímto osvědčením je doloženo, že provozovatel dráhy má nastavenou vnitřní organizační strukturu a systém řízení pro zajišťování provozování dráhy a má vytvořen systém zajišťování bezpečnosti provozování dráhy, kterým se rozumí soubor organizačních a technologických opatření pro bezpečné provozování dráhy.

Jsme rovněž držitelem Osvědčení o bezpečnosti dopravce (ev. číslo OSD/2020/243-1). Tímto osvědčením je potvrzeno uznání systému zajišťování bezpečnosti v rámci Evropské unie v souladu se směrnicí 2004/49/ES (nahrazena směrnicí 2016/798) a použitelnými vnitrostátními předpisy.

S ohledem na konec platnosti obou osvědčení v 1. pololetí 2023 a k doporučení Drážního úřadu předložit žádosti o vydání nových osvědčení nejméně 6 měsíců předem (Metodický pokyn č. 3/2022 „Jednotné osvědčení o bezpečnosti“),

byly Odborem systému bezpečnosti provozování dráhy (O18) v roce 2022 zpracovány:

- 1) žádost o schválení z hlediska bezpečnosti provozovatele infrastruktury dle Směrnice Evropského parlamentu a Rady (EU) 2016/798 o bezpečnosti železnic (žádost o osvědčení provozovatele dráhy dle zákona o dráhách, §19),
- 2) žádost o jednotné osvědčení o bezpečnosti (dále i „JOB“) dle Směrnice Evropského parlamentu a Rady (EU) 2016/798 o bezpečnosti železnic (žádost o osvědčení dopravce dle zákona o dráhách, § 31a).

Tyto žádosti byly podány na Drážní úřad, v případě žádosti o Jednotné osvědčení o bezpečnosti byla žádost podána prostřednictvím Jednotného kontaktního místa (OSS) Agentury Evropské unie pro železnice (ERA). Drážní úřad zahájil správní řízení ve věci vydání osvědčení dopravce a osvědčení provozovatele dráhy.

Systém bezpečnosti provozování dráhy i provozování drážní dopravy je u Správy železnic zajišťován ve všech oblastech činností, do kterých provozování dráhy celostátní a drah regionálních zasahuje, jak je patrné na následujícím obrázku č. 5.



Obrázek 5. Systém bezpečnosti provozování dráhy i provozování drážní dopravy

Odbor systému bezpečnosti provozování dráhy (O18) zavedl v roce 2012 systém řízení kvality podle normy ČSN EN ISO 9001:2008, který následně transformoval v souladu s požadavky normy ISO 9001:2015 a absolvoval dozorové audity, při kterých prokázal, že systém managementu v rámci organizace odpovídá požadavkům normy. Z auditů dále vyplynulo, že účinnost systému řízení je efektivní a systém je zajišťován správně,

podle obecně platných norem a předpisů, a že dokumentace je řízena. Implementace systému řízení kvality je zaměřena na hlavní procesy – zjišťování příčin a okolností vzniku mimořádných událostí, zpracování evidenčních přehledů o mimořádných událostech, šetření smrtelných a určených pracovních úrazů, zajišťování systému bezpečnosti provozování dráhy a drážní dopravy.

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

V systému bezpečnosti provozování dráhy i provozování drážní dopravy u Správy železnic nebyly v uplynulých letech ze strany dozorových orgánů státní správy shledány žádné nedostatky, je tedy aktuální a plně funkční. Bezpečnost provozování dráhy i provozování drážní dopravy má trvale velmi vysokou úroveň, stanovené bezpečnostní cíle jsou plněny. Pokračujeme v naplňování Evropského prováděcího plánu a Národního implementačního plánu ERTMS/ETCS.

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

V oblasti řízení rizik probíhá Studie bezpečnostní problematiky v železničním sektoru (Vize 0), jejíž základní směřování je:

- popsání rizik souvisejících se smrtností,
- hodnocení těchto rizik,
- návrh eliminace rizik.

Výsledkem studie bude sestavení priorit a metod eliminace rizik a návrh výsledných doporučení.





## 4.2 Zavádíme evropský vlakový zabezpečovací systém (ETCS)

### 4.2.1 ETCS

Zavádění ERTMS/ETCS v českém prostředí vyvolává změnu koncepce v přístupu a celkovém pohledu na zabezpečovací zařízení, zejména pak ve vazbě na řízení provozu a související profese. Podle 4. železničního balíčku EU již není možné na železniční síti v EU, včetně tratí Správy železnic, nadále instalovat neinteroperabilní prvky. Proto instalujeme zabezpečovací zařízení a systém rádiové komunikace, které jsou kompatibilní s interoperabilními vozidly (ETCS, GSM-R a do budoucna jeho generačního nástupce FRMCS).

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

Tuto aktivitu podtrhuje nedávný vstup do sdružení ERTMS Users Group (jako první správce železniční infrastruktury z bývalého východního bloku) a EULYNX, které stanovuje jednotná rozhraní mezi zabezpečovacím zařízením a dalšími zařízeními, např. informačními systémy pro podporu řízení provozu.

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

### 4.2.2 ETCS – traťová část

Momentálně připravujeme instalace traťové části systému ETCS ve dvou úrovních. Primárně se zaměřujeme na evropsky významné tratě (TEN-T), kde instalujeme ETCS Level 2 založené na rádiovém přenosu informací. Rovněž se věnujeme zvýšení bezpečnosti regionálních a méně zatížených celostátních tratí pomocí tzv. ETCS Regional.

Traťovou část ETCS Level 2 tvoří radiobloková centrála a eurobalízy. Centrála sleduje jednotlivé vlaky a komunikuje s nimi prostřednictvím digitálního rádiového systému GSM-R. U traťové části ETCS Regional se využívá přepínatelných balíz pro komunikaci s vlakem. Systém ETCS v obou variantách zná pozici, směr jízdy a rychlost vlaků a ve spolupráci s palubní částí kontroluje, zda strojvedoucí vlaku dodržuje rychlost jízdy a reaguje správně na situaci na trati. Umí zastavit vlak u návěstí „Stůj“

a tím, oproti stávajícímu stavu, významně zvyšuje bezpečnost na železnici.

V roce 2022 probíhal ověřovací provoz na následujících úsecích s traťovou částí ETCS:

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

V roce 2022 byly dokončeny a uvedeny do ověřovacího provozu následující stavby

- Elektrizace a zkapacitnění trati Uničov (včetně) – Olomouc, včetně zavedení výhradního provozu ETCS od 1. 1. 2023
- ETCS Ústí nad Orlicí – Lichkov
- ETCS Beroun – Plzeň, v úseku Beroun – Ejovice a Beroun-Závodí

V realizační fázi se nacházel úsek Votice – České Budějovice s předpokladem dokončení a zprovoznění v srpnu 2023 (s výjimkou uzlu České Budějovice, který bude dokončen až v roce 2024) a žst. Cheb (předpoklad dokončení a zprovoznění v květnu 2023).

Úseky s provedenou instalací ETCS Regional (varianta ETCS STOP)

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

### 4.2.3 ETCS – palubní část (SHV)

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

V roce 2022 probíhala realizace projektů dosazování palubní části ETCS na několik typů SHV (MVTV 2, MVTV 2.2, MVTV 2.3, MTW a MUV 75). Nově pořizovaná SHV pro údržbu a diagnostiku již budou palubní část ETCS zahrnovat z výroby (např. SHV druhé série MTW, druhá série nových MUV, nové MVTV nebo nová SHZ pro diagnostiku tratí).



# Sociální a společenské vztahy

## 5.1 Jsme odpovědným zaměstnavatelem

K 31. 12. 2022 zaměstnávala Správa železnic 17 108 zaměstnanců, pracujících ve 140 profesích a v 17 organizačních složkách (Generální ředitelství Správy železnic a 16 organizačních jednotek) působících po celé České republice.

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

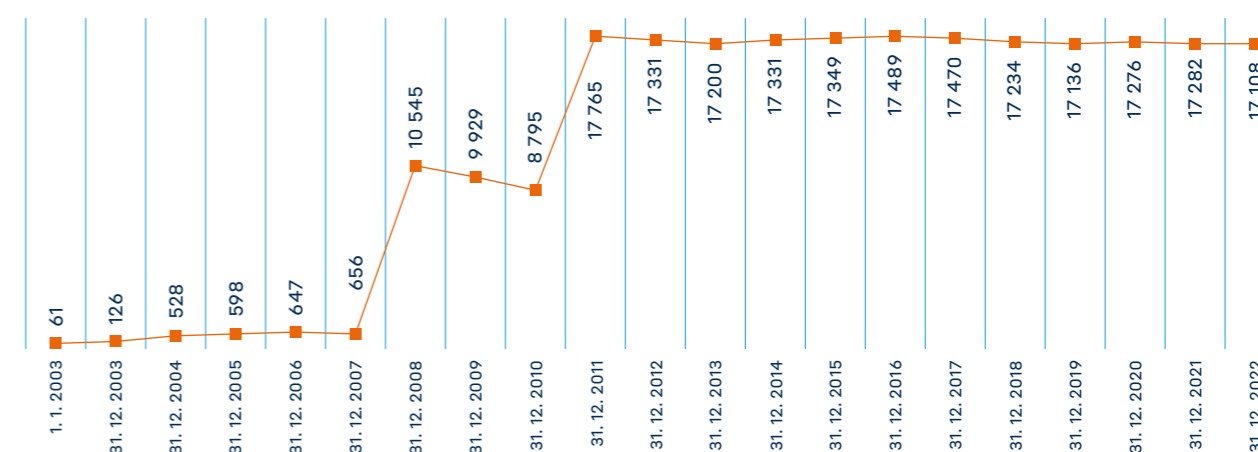
V průběhu roku 2022 pokračoval proces změny organizační struktury Správy železnic, který schválila správní rada a jehož cílem je optimální a efektivní nastavení jednotlivých procesů v organizaci, a to jak na úrovni generálního ředitelství, tak i dalších organizačních jednotek.

K 1. 1. 2022 došlo ke sloučení oblastních ředitelství Ostrava a Olomouc do jedné organizační jednotky – Oblastního ředitelství Ostrava. K 1. 4. 2022 byl v úseku generálního ředitele Správy železnic zahájen proces centralizace ICT do nově vzniklé organizační jednotky Správa železničních informačních technologií (SŽT), který byl dokončen 31. 12. 2022. Svou organizační strukturu změnilo k 1. 4. 2022 také CTD, kromě vzniku nového úseku železniční telematiky došlo i k cen-

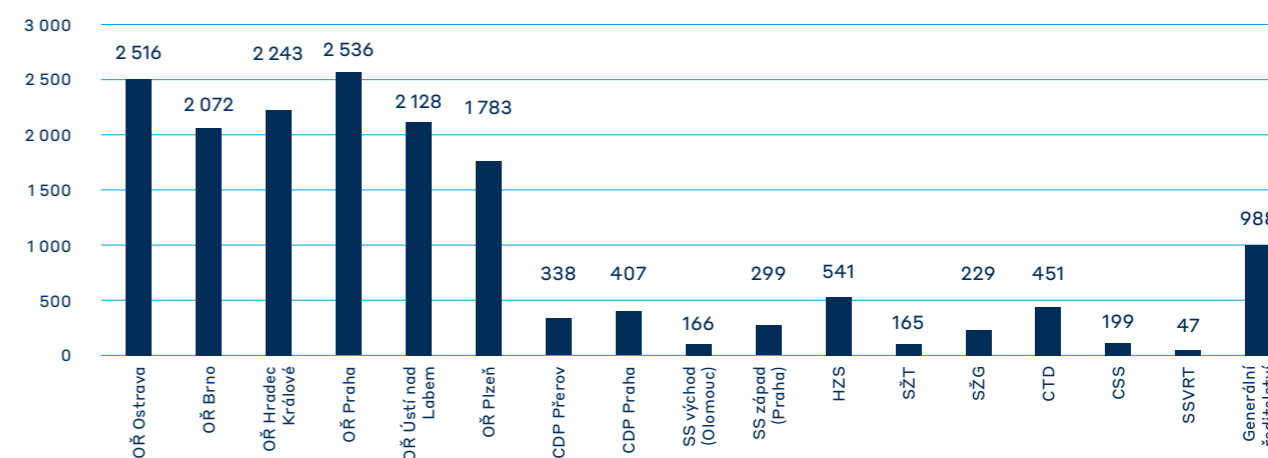
tralizaci činností v oblasti mechanizace a technologie, nedestruktivního zkoušení železničního svršku a metrologie. K 1. 10. 2022 vznikla v úseku modernizace dráhy nová organizační jednotka Stavební správa vysokorychlostních tratí (SSVRT) a Situační centrum Správy železnic.

Došlo k posílení činností i v dalších vybraných oblastech (např. dispečerského řízení, požární ochrany u HZS nebo SŽG v souvislosti s tvorbou DTMŽ). Naopak na základě úkolu správní rady došlo ke snížení počtu zaměstnanců Generálního ředitelství Správy železnic k 31. 12. 2022 o 12,8 % ve srovnání se stavem k 31. 12. 2021. Oblastní ředitelství Praha, Plzeň, Brno a Ostrava změnila v průběhu roku 2022 své obvody.

Nadále pokračoval proces racionalizace a optimalizace související s předáváním investičních staveb do provozu, v jehož důsledku se snížil celkový počet zaměstnanců řízení provozu o 121 (tj. o 1,6 %). Evidenční počet zaměstnanců k 31. 12. 2022 se ve srovnání se stejným obdobím roku 2021 snížil o 174 zaměstnanců na 17 108, viz graf č. 9. Evidenční počet zaměstnanců k 31. 12. 2022 podle organizačních složek Správy železnic zobrazuje graf č. 10. V průběhu roku 2022 bylo vyplaceno odstupné 200 zaměstnancům.



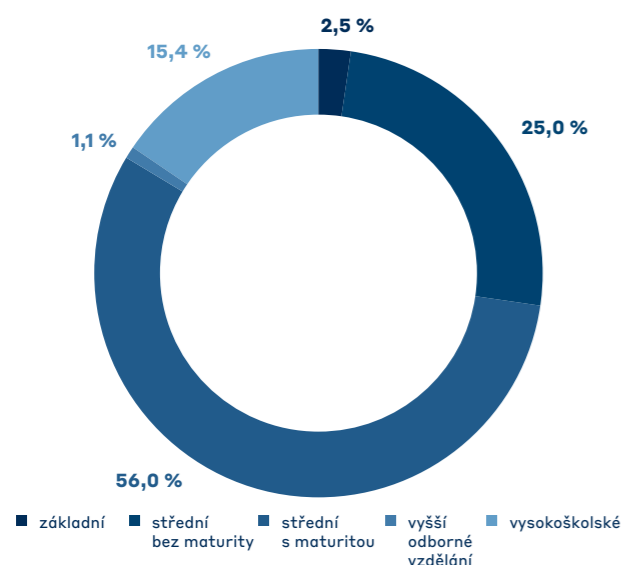
Graf 9. Vývoj evidenčního počtu zaměstnanců Správy železnic v letech 2003–2022



Graf 10. Evidenční počet zaměstnanců podle organizačních složek k 31. 12. 2022

### 5.1.1 Kvalifikační struktura zaměstnanců

Úroveň kvalifikační struktury zaměstnanců Správy železnic se v roce 2022 oproti roku 2021 mírně zvýšila. Početním zastoupením převažovali zaměstnanci se středním vzděláním s maturitou. Podíl zaměstnanců se základním vzděláním se v čase neměnil, rostl podíl zaměstnanců s vyšším odborným, bakalářským a vysokoškolským vzděláním; podrobnosti jsou uvedeny v grafu 11. Ve struktuře podle nejvyššího dosaženého vzdělání činí podíl zaměstnanců s neúplným, základním a středním vzděláním bez maturity celkem 27,5 % (meziroční pokles podílu o 0,5 %), podíl zaměstnanců se středním vzděláním s maturitou 56,0 % (meziroční zvýšení podílu o 0,1 %) a podíl zaměstnanců s vyšším odborným vzděláním a s bakalářským, vysokoškolským či doktorským vzděláním celkem 16,5 % (meziroční zvýšení podílu o 0,4 %).

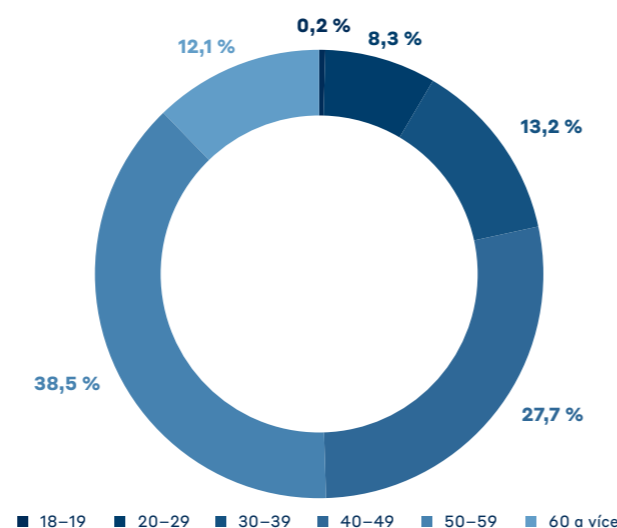


Graf 11. Struktura zaměstnanců podle nejvyššího dosaženého vzdělání k 31. 12. 2022

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

Věková struktura zaměstnanců se meziročně výrazně nezměnila (viz graf č. 12),

k 31. 12. 2022 činil průměrný věk zaměstnance Správy železnic 48,38 roku (meziroční zvýšení o 0,2 %).



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

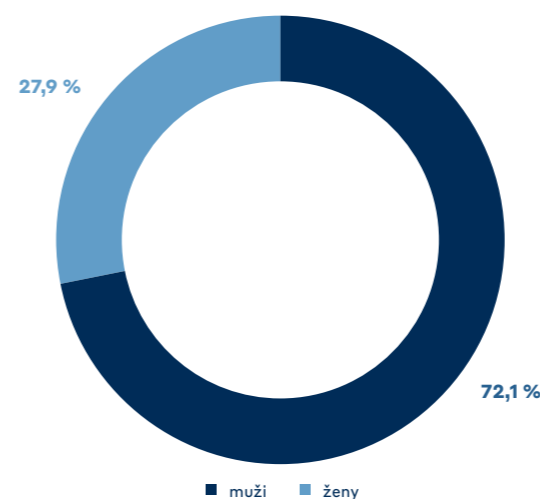
### 5.1.2 Poměr mužů a žen ve Správě železnic

Železniční doprava se řadí mezi sektory s dominancí mužů. To potvrzuje nadále převažující podíl mužů, který k 31. 12. 2022 činil 72,1 %.

Zaměstnanci SŽ	2021 k 31. 12. 2021	2022 K 31. 12. 2022
evidenční počet zaměstnanců SŽ	17 282	17 108
z toho mužů	12 462	12 329
podíl v %	72,1 %	72,1 %
žen	4 820	4 779
podíl v %	27,9 %	27,9 %

Tabulka 10. Zaměstnanci

Při porovnání roku 2022 s rokem 2021 nedošlo ke zvýšení podílu žen vůči mužům.



Graf 13. Genderová struktura zaměstnanců k 31. 12. 2022

### 5.1.3 Pracovnílékařské služby

Pracovnílékařské služby pro naše zaměstnance zajišťujeme prostřednictvím smluvního poskytovatele a vyjma stanovených typů prohlídek (vstupní, pravidelné, mimořádné a výstupní) se zaměřují jak na dohled na pracovištích v rámci prověrek BOZP, tak i na poskytování poradenských a konzultačních služeb. Uchazeči o zaměstnání a zaměstnanci Správy železnic navštěvují lékaře pracovnílékařských služeb na celém území České republiky. Prostřednictvím smluvního poskytovatele zajišťuje tyto služby přes 100 lékařů.

### 5.1.4 Bezpečnost a ochrana zdraví zaměstnanců

Zajišťování bezpečnosti a ochrany zdraví při práci (BOZP) je v podmínkách Správy železnic trvalou prioritou a neopomenutelnou činností ze strany vedoucích i řadových zaměstnanců. Důraz je kladen zejména na informovanost v oblasti vyskytujících se rizik a nebezpečných činitelů, včetně stanovení vhodných opatření pro eliminaci újmy na zdraví, a to nejen zaměstnancům, ale i cizím právním subjektům. Významnou součástí v zajišťování BOZP jsou i činnosti ve formě organizování pravidelných prověrek BOZP, které

se konají v měsících únor až květen, kdy prověřkové komise zachycují i drobné nedostatky a nedostatečná systémová řešení, která by mohla být zdrojem úrazu. Během roku 2022 opětovně docházelo k odstraňování zjištěných závad a nedostatků s cílem vyřešit i závady z minulých let, které sice bezprostředně neohrožují život a zdraví zaměstnanců, přesto mohou mít neblahý vliv na samotný výkon práce. V rámci zajišťování BOZP probíhalo i zlepšování zázemí trvalých pracovišť. Zvláštní důraz je kladen i na stav sanitárních zařízení a zajištění potřebné rekonstrukce, včetně vhodného způsobu vytápění.

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

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

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

- Školení zaměstnanců a vedoucích zaměstnanců v oblasti BOZP

### 5.1.5 Odměňování zaměstnanců

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

Nadále byl uplatňován jednotný mzdový systém, došlo k posílení tarifní i motivační složky mzdy a nově byly upraveny také některé druhy příplatků a odměn. Správa železnic všechny své závazky vůči zaměstnancům v oblasti odměňování a poskytování zaměstnaneckých výhod v roce 2022 splnila. Okruh poskytovaných zaměstnaneckých výhod, sloužících k posílení stabilizace a motivace zaměstnanců, zůstal zachován, a to včetně poskytování příspěvku na dopravu. Kromě výhod

v oblasti pracovní doby a dovolené Správa železnic například nadále zaměstnancům přispívala na penzijní spoření a životní pojištění. Zaměstnanci pracující určenou dobu ve fyzicky a psychicky náročných pracovních pozicích mají nárok na kondiční pobyty ve čtyřech sjednaných lázeňských zařízeních (Priessnitzovy lázně Jeseník, Lázně Darkov, Lázně Libverda a Lázně Karlovy Vary Astoria). Rok 2022 byl i v této oblasti ovlivněn nemocí Covid-19 a s ohledem na epidemiologickou situaci bylo umožněno čerpání formou domácího pobytu. Celkem 1 633 zaměstnanců absolvovalo kondiční pobyt v uvedených lázeňských zařízeních, dalších 680 využilo alternativy ve formě domácího pobytu.

Z fondu kulturních a sociálních potřeb Správa železnic podle zásad hospodaření a schváleného rozpočtu, dohodnutých s odborovými organizacemi, poskytovala příspěvek na stravování zaměstnanců, kulturní a sportovní aktivity, a to včetně účasti na mezinárodních akcích železničářských organizací či na regionálních nebo republikových kvalifikacích. Zaměstnancům byly poskytovány peněžní dary při příležitosti životního a pracovního výročí a při prvním skončení pracovního poměru po nabytí nároku na starobní nebo invalidní důchod. V závažných případech Správa železnic poskytla zaměstnancům sociální výpomoc nebo bezúročnou sociální půjčku. Zaměstnanci a jejich rodinní příslušníci mohli také využít rekreaci s příspěvkem. V souladu se sjednanou Podnikovou

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

#### 5.1.6 Vzdělávání zaměstnanců

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



## 5.2 Vedeme pravidelný dialog s odbory

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

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

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

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

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

## 5.3 Vedeme dialog s profesními svazy a asociacemi

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

## 5.4 Vedeme otevřený dialog s komunitami

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

### 5.4.1 Regionální samospráva, místní komunity, veřejnost

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

### 5.4.2 Podpora malých a středních podniků v roli subdodavatelů

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

Nejčastěji užívaným prvkem na podporu malých a středních podniků je jejich podpora v roli subdodavatelů, konkrétně smluvním požadavkem na aplikaci stejných platebních podmínek u subdodavatelů jako má sjednán hlavní dodavatel. Tento prvek byl nejčastěji používaným prvkem z celého Katalogu prvků odpovědného zadávání, když byl v roce 2022 použit celkem ve 332 případech.

Dalším poměrně často použitým prvkem bylo rozdělení veřejné zakázky na menší části tak, aby byl dán prostor větší účasti malých a středních podniků. Tento prvek byl v roce 2022 použit celkem v 50 případech.

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

### 5.4.3 Spolupráce se školami

Víme, že klíčové činnosti a aktivity naší organizace závisí na vysoce kvalifikovaných odbornících, které získáváme také díky úzké spolupráci se středními, vyššími odbornými a vysokými školami. Jejich studentům nabízíme motivační studentský program, praxe, odborné exkurze, mentoring, stáže, témata pro bakalářské a diplomové práce, přednášky, konference, HR poradenství a připravujeme je k odborným zkouškám na železnici. Kromě toho organizujeme dny otevřených dveří na železnici, aktivně se účastníme firemních dnů a veletrhů pracovních příležitostí, jsme partnery odborných seminářů či konferencí a dalších vzdělávacích akcí organizovaných školami, a to s cílem popularizovat techniku v České republice. Všechny projekty a programy pro studenty jsou zveřejněny na studentském webu [spravazeleznic.cz/studenti](https://spravazeleznic.cz/studenti). Kromě toho jsme nepřetržitě k dispozici prostřednictvím speciální e-mailové schránky [studenti@spravazeleznic.cz](mailto:studenti@spravazeleznic.cz).



## 5.5 Komunikace s médii

Vzájemné pochopení a budování důvěry veřejnosti do značné míry stojí na profesionální komunikaci s médii. Na denní bázi komunikujeme s novináři napříč zaměřeními. Průběžně proaktivně identifikujeme a nastolujeme témata, která jsou významná pro naše okolí.

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

Dlouhodobým cílům, jakými jsou například prezentace VRT či efektivní komunikace uvnitř naší organizace, věnujeme zvláštní pozornost.

## 5.6 Naši zaměstnanci pomáhají

Nejen Správa železnic jako zaměstnavatel, ale ve velkém množství i naši zaměstnanci se aktivně zúčastnili pomoci uprchlíkům z Ukrajiny. Tato pomoc byla poskytována v několika oblastech – pomoc s dopravou z válkou postiženého území, sběr a dovoz humanitárního materiálu přímo na Ukrajinu, poskytování pomoci uprchlíkům v České republice.

Naši zaměstnanci nad rámec pracovních povinností zajišťovali základní možnosti pro přenocování uprchlíků – většinou maminek s dětmi. Sběr potravin, hygienických potřeb, oděvů nebo hraček probíhal na většině pracovišť Správy železnic.





### 5.7 Přidělujeme odpovědně kapacitu dráhy

K 31. 12. 2022 bylo na síti Správy železnic 120 dopravců (včetně dopravce Správa železnic). Cílem organizace je být spolehlivým obchodním partnerem pro dopravce a vytvářet přívětivé podmínky pro cestující. Snažíme se nabízet produkty a služby, které jsou ze strany dopravců požadovány a které jsme schopni zajistit v požadované kvalitě i kvantitě.

Pro cestující vytváříme příjemné prostředí a zázemí při pobytu v obvodu dráhy. Výsledkem tohoto úsilí je v porovnání s ostatními zeměmi konstantně vysoký počet dopravců provozujících drážní dopravu na síti Správy železnic.

### 5.8 Prodáváme elektřinu zákazníkům

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

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

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

## 6.1 Zapojujeme se do výzkumu, vývoje a inovací

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

### 6.1.1. Mezinárodní projekty s účastí Správy železnic

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

Správa železnic se v roli aplikačního garanta účastní mezinárodního projektu výzkumu a vývoje Regionální vodíkové vlaky TO01000324 řešeného v programu KAPPA Technologické agentury ČR (TA ČR), který je realizovaný v letech 2021–2024 se státní podporou a zaměřením na oblast Energy and fuels. Cílem projektu je analýza železničních tratí a lokalizování oblastí, kde by vodíkové vlaky byly lepším technickým, ekonomickým a environmentálním řešením oproti jiným technologiím. Výsledky umožní

identifikovat preferované oblasti pro nasazení vodíkových vlaků a nahradit dieselové vlaky na neelektrifikované železnici.

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

### 6.1.2. Národní projekty

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

V rámci 4. veřejné soutěže Programu na podporu aplikovaného výzkumu, experimentálního vývoje a inovací THÉTA TK04010081 pokračovala Správa železnic společně s Vysokou školou báňskou – Technickou univerzitou Ostrava (VŠB-TUO) v řešení projektu Snížení energetické náročnosti a negativních vlivů na životní prostředí u železniční dopravy prostřednictvím přípravy infrastruktury pro vlaky na alternativní pohon. Prezentace dosavadního průběhu projektu a dosažených výstupů proběhla na odborném semináři v Ostravě 29. listopadu 2022. Výsledky projektu umožní identifikovat preferované oblasti pro nasazení bateriových, případně vodíkových vlaků v návaznosti na zdroj energie.

Prostřednictvím programu DOPRAVA 2020+ TA ČR se v letech 2020–2023 Správa železnic účastní v roli externího aplikačního garanta projektu CK01000098 Unikátní vláknově optický senzor pro detekci kolejových vozidel vedeného Fakultou elektrotechniky a informatiky VŠB-TUO. Výsledkem projektu bude funkční vzorek mikroohybového senzoru, mikroprocesorová jednotka signálového zpracování a funkční vzorek – pouzdro mikroohybového senzoru.

V programu veřejných zakázek v aplikovaném výzkumu a inovacích pro potřeby státní správy BETA2 TA ČR předložila Správa železnic prostřednictvím Minis-

terstva dopravy iniciační záměr pro řešení programového projektu TITDMD219 s názvem Vytvoření, validizace a digitalizace postupů posuzování psychické způsobilosti pro výkon vybraných zaměstnání v organizaci Správa železnic.

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

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



avšak vzhledem k výši alokace pro tuto veřejnou soutěž nebude financován.

Správa železnic spolupracuje v rámci společného projektu s Fakultou jadernou a fyzikálně inženýrskou a Fakultou elektrotechnickou ČVUT v Praze brněnským Cybersecurity Innovation Hub ve spolupráci s konsorciem OpenQKD. Předmětem spolupráce je testování dvou konkurenčních technologií pro kvantovou kryptografii v reálném prostředí. OpenQKD je konsorcium univerzit, výzkumných institucí, technologických center a běžných i kvantových telekomunikačních firem (openqkd.eu). Posláním OpenQKD je popularizovat a demonstrovat, že kvantová komunikace je možná se stávajícími technologiemi a infrastrukturou. Projekt má zvýšit povědomí o pokroku v ČR a také poskytnout data o výkonu zařízení, která by byla užitečná pro velkou infrastrukturu. Zařízení kvantové kryptografie používají běžné optické komunikační linky, ale protože vytvářejí a přenášejí kvantové stavy světla, jsou výrazně citlivější než běžná komunikace. Stále je třeba vědět hodně o tom, jak fungují v reálných situacích. Vzhledem k tomu, že většina stávajících optických kabelů je vedena podél železničních tratí, je obzvláště zajímavé testovat tuto technologii v těchto prostředích a účast Správy železnic je ze strany řešitelů oceňována. Hlavním cílem testu bude použití zařízení od dvou hlavních světových

výrobců: Toshiba a ID Quantique, a testování jejich výkonu na stejném úseku.

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

Správa železnic v roce 2022 předložila v 1. výzvě programu Fotovoltaické systémy s/bez akumulace (2.3 Přechod na čistší zdroje energie) z Národního plánu obnovy a iniciativy REPowerEU celkem 30 žádostí na spolufinancování Fotovoltaických elektráren (FVE) na střechách. Dále Správa železnic postupně uplatňuje u všech staveb prověření a následnou realizaci FVE zejména na střechách budov. V záměru projektu je již např. umístění FVE na multifunkční hale diagnostických vozidel CTD v Pardubicích, kde se počítá, že přebytky z FVE budou využity v lokální distribuční soustavě (LDS) Správy železnic. Správa železnic ve spolupráci s ČEZ ESCO provádí analýzu umístění FVE na již zrekonstruované objekty. Jedná se o prověření těchto objektů: výpravní budova žst. Kolín, výpravní budova žst. Břeclav, výpravní budova žst. Šumperk, výpravní budova žst. Staré Město u Uherského Hradiště, výpravní budova žst. Lysá nad Labem. Správa železnic dále zahájila pilotní projekt s ČEPRO ohledně výtípnování jedné lokality/střechy v žst.

Poříčany o ploše 1 217 m<sup>2</sup> a brownfieldu v žst. Rudoltice v Čechách o ploše 40 500 m<sup>2</sup>, kde bude provedena analýza instalace FVE. V rámci modernizace železničního uzlu Česká Třebová je v záměru projektu výstavba FVE a využití vyrobené elektrické energie v LDS Správy železnic.

V roce 2022 se dále rozvíjelo dlouhodobé partnerství mezi Dopravní fakultou Jana Pernera Univerzity Pardubice a Správou železnic. Z řady aktivit lze zmínit např. výzkumné projekty, ve kterých Správa železnic vystupuje v roli aplikačního garanta. Jde o projekty Výhybka 4.0 a Nedestruktivní stanovení mechanického napětí v bezстыkové koleji, oba podpořené TA ČR. Formou tzv. letter of intent byly ze strany Správy železnic podpořeny také další výzkumné projekty řešené v uvedeném období na Dopravní fakultě Jana Pernera – Prediktivní údržba kolejové dopravní cesty a Zvyšování efektivity železniční dopravy v rámci energetické optimalizace systému multimodální mobility. Nadále také probíhala spolupráce při zajišťování předmětu Odborné praktikum ze železniční dopravy, v jehož

navazující fázi mohou studenti vykonat odborné zkoušky na pracovní pozici výhybkář (OZ D-03) a výpravčí (OZ D-07) a mohou absolvovat přípravu na vykonání nástavbových zkoušek na pracovní pozici traťový dispečer.

Velký potenciál pro budoucí spolupráci spatřujeme ve sdílení vysoké odborné erudice v oblasti výzkumu, vývoje a inovací v zájmu urychlení přenosu 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 oceníme a využijeme sdílení know-how a odbornou erudici s institucemi výzkumu, vývoje a inovací.

## 6.2 Spravujeme Vědeckotechnický sborník

V roce 2019 naše organizace převzala odpovědnost za edici Vědeckotechnického sborníku od společnosti České dráhy, a. s. V souvislosti s posilováním renomé železnice spatřujeme vhodnou roli Vědeckotechnického sborníku v šíření poznatků o nejmodernější technice a technologiích. Ceníme si podpory široké odborné veřejnosti a institucí při spolupráci na jeho tvorbě. Sborník je vhodnou platformou pro odborníky z různých oborů železnice a poskytuje možnost podělit se o své objevy, zjištění a zkušenosti. Zároveň jeho prostřednictvím mohou nové informace čerpat nejen lidé z každodenního provozu, ale také odborníci ze spolupracujících podniků a organizací i perspektivní budoucí zaměstnanci z řad studentů odborných středních a vysokých škol. Ambicí všech zúčastněných je zachovat postavení sborníku jako významné odborné publikace napříč všemi drážními obory bez ohledu na příslušnost k jakékoliv obchodní firmě, státní organizaci nebo vědecké a vzdělávací instituci.



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



# Podporujeme rozmanitost a stojíme za rovnými příležitostmi

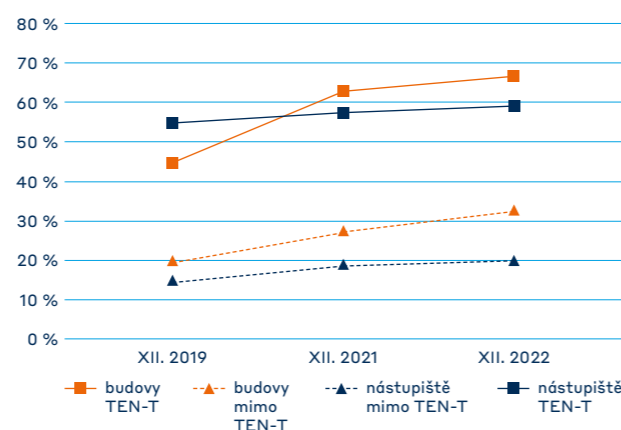
## 7.1 Rovnost příležitostí

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

## 7.2 Bezbariérovost železnice

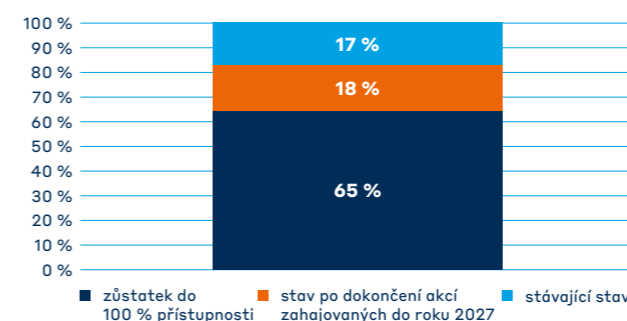
Soustavný rozvoj úrovně přístupnosti železničních stanic osobám s omezenou schopností pohybu a orientace (OOSPO) je pro Správu železnic zásadním tématem. Při rozvoji tohoto tématu spolupracujeme s organizacemi zastupujícími osoby se zdravotním postižením a také organizujeme Platformu pro setkávání zástupců Národní rady osob se zdravotním postižením ČR, osobních dopravců a Správy železnic, která byla založena v roce 2019. V roce 2022 se Platforma konala pod záštitou a za účasti ministra dopravy Martina Kupky.

Samotná úroveň bezbariérové přístupnosti železničních stanic a zastávek je průběžně zvyšována především plánovanou investiční činností. Vývoj a úroveň bezbariérové přístupnosti ukazuje graf č. 14.



Graf 14. Vývoj přístupnosti lokalit dle průchodnosti cestujících

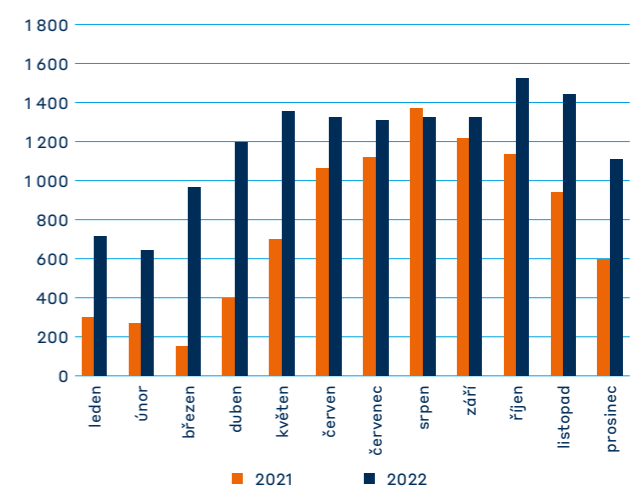
Správa železnic věnuje pozornost zvyšování úrovně bezbariérové přístupnosti. Za významnou považujeme skutečnost, že železničními stanicemi a zastávkami, které mají alespoň jedno bezbariérově přístupné nástupiště, cestuje již 65 % všech cestujících. Tato úroveň by se při zachování dostupnosti zdrojů měla zvýšit dokončením plánovaných akcí zahajovaných do roku 2027 až na 83 % všech cestujících.



Graf 15. Úroveň přístupnosti lokalit dle průchodnosti cestujících

Poskytování pomoci ze strany Správy železnic pro OOSPO bylo zahájeno závěrem roku 2019 a to ve 327 stanicích. O zhruba rok později byl zavedením systému mobilních čtů zvýšen dosah pomoci do 869 stanic.

Tato pomoc reprezentuje především asistenční doprovod cestujícím OOSPO z prostoru přednádraží na nástupiště a zpět, popř. mezi nástupišti v případě přestupu v dané lokalitě. Tento typ pomoci navazuje na službu poskytovanou dopravci, a to samotný nástup či výstup z vozidla. Asistenci si mohou cestující OOSPO vyžádat v rámci objednávky cesty. Za rok 2022 byla tato služba poskytnuta téměř 14 a půl tisícům cestujících, čímž došlo k meziročnímu nárůstu pomoci o více než 50 %.



Graf 16. Vývoj asistenční pomoci cestujícím s OOSPO v železničních stanicích poskytované zaměstnanci Správy železnic za roky 2021 a 2022

V oblasti přístupnosti bylo dále rozvíjeno téma mobilních zdvihacích plošin, jehož cílem je usnadnění přístupu k plošinám cestujícím všech dopravců a tím k dalšímu zlepšení dostupnosti železniční dopravy pro osoby s omezenou schopností pohybu.

Na základě předchozí přípravy byla v roce 2022 vysoutěžena rámcová dohoda na dodávky a zajištění souvisejícího servisu mobilních zdvihacích plošin, na jejímž základě bylo do konce roku objednáno a dodáno 31 ks plošin ZP4 do 13 lokalit – Brno hl. n., Ostrava-Svinov, Olomouc hl. n., Ostrava hl. n., Hranice na Moravě, Přerov, Plzeň hl. n., České Budějovice, Praha hl. n., Kolín, Praha Masarykovo nádraží, Beroun, Ústí nad Labem hl. n. s termínem uvedení do provozu k 1.1.2023.

Po vyhodnocení první fáze provozu bude rozhodnuto o rozšíření této služby do dalších vytipovaných lokalit.



Obrázek 6. Mobilní zdvihací plošina ZP4

# Jsme prospěšní pro společnost

## 8.1 Preventivně bezpečnostní kampaň

Dlouhodobě investujeme do bezpečnosti provozu i zabezpečení železničních přejezdů a uvědomujeme si také důležitost prevence a vzdělávání veřejnosti o zodpovědném chování v okolí železnice.

Každoročně se aktivně účastníme celosvětové preventivně bezpečnostní kampaně ILCAD, která se zaměřuje na pravidla bezpečnosti na železničních přejezdech.

V letošním roce jsme interně vyhodnotili a důkladně analyzovali dosavadní preventivní aktivity a zahájili jsme přípravu nové dlouhodobé komunikační kampaně zaměřené na bezpečnost.

## 8.2 Krizová komunikace

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

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

## 8.3 Infocentra

### 8.3.1. Kontaktní centrum

V letošním roce se jednoznačně potvrdil zájem veřejnosti o využívání kontaktního centra, a to zejména prostřednictvím informační linky 800 21 00 21. Operátorky a operátoři poskytují veřejnosti informace v pracovní dny od 7 do 20 hodin. Nejčastěji poskytují konkrétní sdělení o provozu na dráze, modernizacích či aktuálních výlukách a opravách. Mohou pomoci i s vyhledáním spojení.

Cestující mohou prostřednictvím kontaktního centra také nahlašovat závady, poruchy nebo nepořádek na nádražích. Odborné dotazy operátoři a operátorky zaznamenávají prostřednictvím kontaktního formuláře a následnou odpověď zašlou buď e-mailem, klasickou poštou, datovou schránkou nebo jí poskytnou formou zpětného telefonátu.

### 8.3.2 Informační centra

V roce 2022 jsme v Ústí nad Labem otevřeli po vzoru pražského hlavního nádraží druhé informační centrum, tentokrát však přímo dedikované vysokorychlostním tratím. Vyškolená obsluha, informační panely či 3D model představují zájemcům všechny aspekty přípravy přeshraniční VRT Praha – Drážďany včetně Krušnohorského tunelu. Široká veřejnost se dozví nejen o přípravě jednotlivých úseků, ale také budoucím vlivu vysokorychlostních tratí na životní prostředí a ekonomiku.

V infocentru na hlavní nádraží v Praze se veřejnost nadále může prostřednictvím velkoplošných interaktivních panelů seznámit s profilem naší státní organizace, vyhledat si aktuální polohu vlaků v aplikaci GRAPP nebo získat informace o připravovaných i realizovaných stavbách v aplikaci Interaktivní mapa. Personál informačních center také zajišťuje asistenční služby pro nevidomé spoluobčany.



## 8.4 Prezentace staveb

Každoročně realizujeme na české železnici stovky staveb různého rozsahu a náročnosti – od modernizace mezinárodních koridorů až například o opravu výhybek ve stanici na lokální trati či opravy výpravních budov. Přehled většiny investičních akcí se základními informacemi o nich je dostupný na Interaktivní mapě Správy železnic ([mapy.spravazeleznic.cz](http://mapy.spravazeleznic.cz)). Řada staveb uvedených na mapě má svůj informační leták, který se postupně aktualizuje.

Klíčové projekty mají své vlastní prezentace na webu Správy železnic (modernizace železnice z centra Prahy do Kladna včetně novostavby trati na Letiště Václava Havla, příprava nových vysokorychlostních tratí či modernizace železničního uzlu Pardubice), některé další mají své vlastní webové prezentace (Výtoňský most, Fantova budova na pražském hlavním nádraží).

Určité stavby prezentujeme veřejnosti také formou dnů otevřených staveb.

## 8.5 Interaktivní mapa

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

V roce 2022 byla Interaktivní mapa vylepšena řadou nových funkcí, což ilustruje například užitečná funkce sdílení odkazů, kdy pro každou zobrazenou informaci existuje vygenerovaný odkaz, který lze následně sdílet prostřednictvím libovolného kanálu.

Mapa dále zobrazuje také aktuální polohu vlaků osobní dopravy na železniční síti, včetně všech informací o dané soupravě. Stejně jako u staveb je k dispozici funkce dynamického zobrazení tabulky vlaků v oblasti. Nově byla přidána hlubší integrace s informačními tabulemi jednotlivých stanic a zastávek, které uživatele v mapě na daný vlak odkážou.

## 8.6 Otevřená data

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

### Mimořádnosti a omezení provozu

Zvláštní pozornost je v rámci informování veřejnosti kladena na plánovaná i operativní omezení provozu. Mimořádnosti jsou dostupné jak skrze Interaktivní mapu, tak v nově zdokonaleném responzivním oranžovém informačním pruhu, takzvaném crawl. Podle závažnosti dané mimořádné události se kromě zmíněného crawlu informace propisují také na automatizovaný účet Datel na sociální síti Twitter.

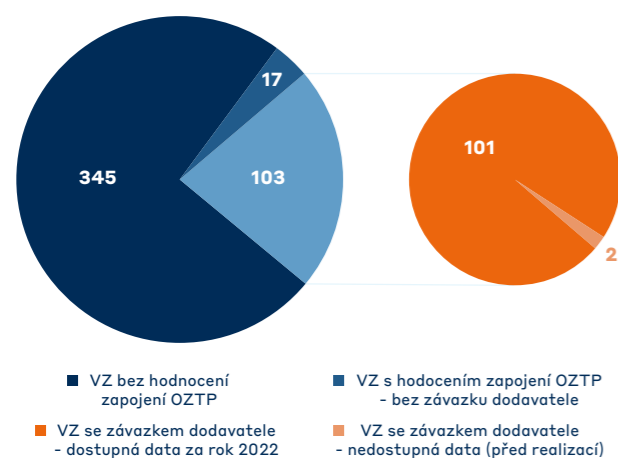
V roce 2022 byly zahájeny přípravy nové mobilní aplikace Správy železnic, která dále rozšíří možnosti orientace cestujících na české železnici. Kromě celé řady užitečných informací je kladen důraz na větší uživatelskou přívětivost, což umožní například funkce sledování mimořádností na jednotlivých úsecích pomocí notifikací. Spuštění aplikací pro veřejnost je na platformách Android i iOS plánováno na příští rok.

## 8.7 Podpora osob znevýhodněných na trhu práce

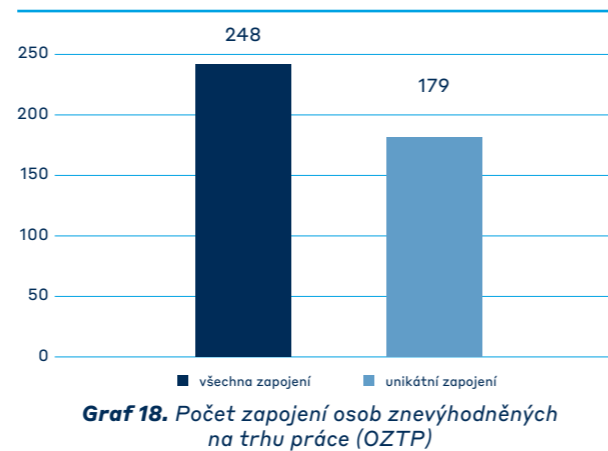
### 8.7.1 Program podpory osob znevýhodněných na trhu práce

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

Data za rok 2022 ukazují, že tato strategie je velmi úspěšná, neboť se za toto období dodavatelé zavázali k zapojení znevýhodněných osob do plnění veřejné zakázky celkem ve 103 případech. Celkem došlo ve sledovaném období k zapojení znevýhodněných osob do plnění veřejné zakázky ve 248 případech, přičemž zapojeno bylo celkem 179 osob. Správa železnic tak v tomto období významně přispěla k zapojení osob znevýhodněných na trhu práce do běžného života.



Graf 17. Veřejné zakázky s uplatněnou podporou



Graf 18. Počet zapojení osob znevýhodněných na trhu práce (OZTP)

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

### 8.7.2 Plány do budoucna – Sociální kategorie systému kvalifikace

Správa železnic zavedla ke dni 1. 6. 2022 Systém kvalifikace, který umožňuje sektorovému zadavateli rozřídít poptávaná plnění sektorovým zadavatelem do kategorií a stanovit pro tyto kategorie kvalifikační kritéria.

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

Sociální kategorie bude kategorií zaměřenou na jednoduché stavební práce a služby nevyžadující speciální kvalifikaci, např. jednoduché opravné práce na budovách, které nejsou zajímavé pro dodavatele zařazené v ostatních kategoriích systému. Zařazení dodavatelé tak získají možnost pracovat pro Správu železnic a postupně pracovat na tom, aby získali kvalifikaci potřebnou pro zařazení do standardních kategorií systému kvalifika-

ce, a to jak na úrovni dodavatele, tak i na úrovni jednotlivých zaměstnanců.


Pro zařazení dodavatelů do sociální kategorie bude nezbytné pouze předložení čestného prohlášení o splnění základní a profesní způsobilosti dle zákona o zadávání veřejných zakázek a závazku zapojit osoby znevýhodněné na trhu práce do veřejné zakázky. Pravidla kategorie jsou konzultována s Ministerstvem práce a sociálních věcí a Ministerstvem pro místní rozvoj. K zavedení sociální kategorie dojde začátkem roku 2023.

## 8.8 Péče o železniční dědictví

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

### 8.8.1 Muzejní expozice

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

 [Muzeum](https://www.spravazeleznic.cz/ctd/muzeum)  
(<https://www.spravazeleznic.cz/ctd/muzeum>)

### 8.8.2 Spolupráce s Národním technickým muzeem a Národním památkovým ústavem

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

# Governance



## ODPOVĚDNÉ ŘÍZENÍ A COMPLIANCE

Překážky

Kompetence

Žádný z našich cílů v oblasti životního prostředí nebo sociální oblasti by nebylo možné dosáhnout bez efektivního řízení organizace, přičemž při řízení vycházíme z vize zelené železnice.

Organizace uplatňuje nejenom vůči svým zaměstnancům ale taktéž i vůči managementu a nejvyššímu vedení společnosti řadu povinností, které každý musí dodržovat.

Tyto povinnosti je možné nalézt v Etickém řádu, který je závazný pro všechny uvnitř organizace, taktéž je možné sledovat vertikální uplatňování povinností při nakládání s daty, hlášení různých nevhodných situací (whistleblowing) ale taktéž v našem postupu pro výběr dodavatelů, odpovědného zadávání veřejných zakázek, nákupech komodit na burze ale při volbě způsobu provádění inovací uvnitř organizace.



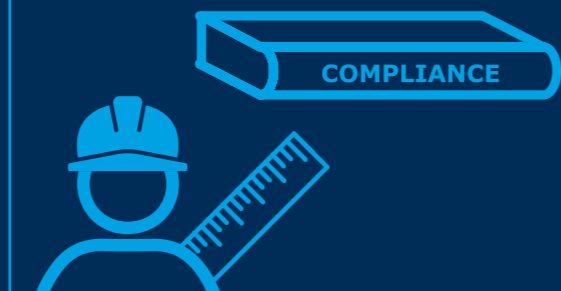
### Liberalizace železnice

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



### Etický kodex

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



### Kodex compliance

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



### Ochrana osobních údajů

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



### Řízení udržitelnosti

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



### Odpovědné zadávání

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



### Transparentnost

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



### Inovace

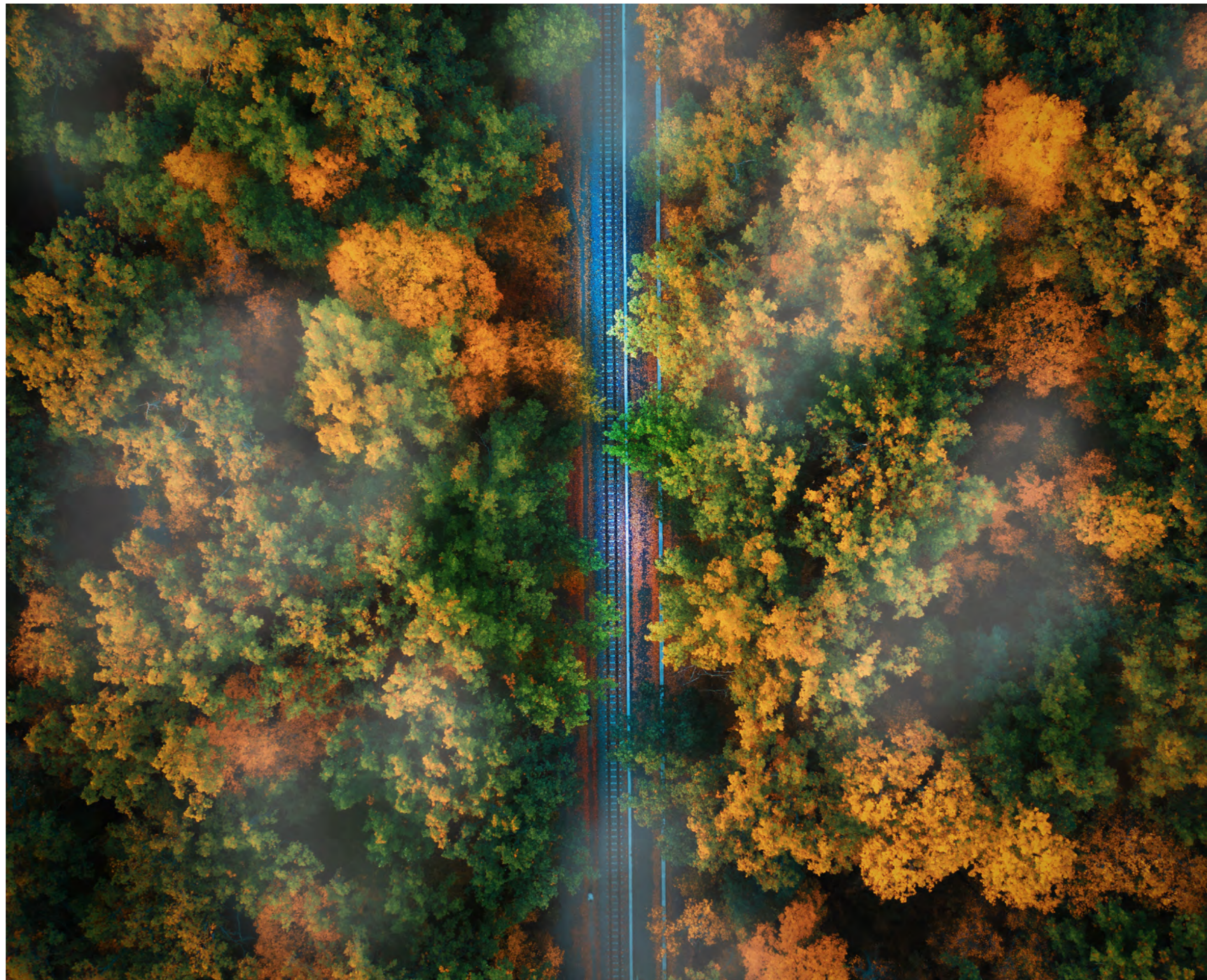
Snažíme se rozšířit využitelnost železničních budov a přetransformovat je v plnohodnotný veřejný prostor nabízející rozmanité spektrum služeb. Digitalizujeme své procesy.



# Řízení Správy železnic

## 9.1 Řízení udržitelnosti u Správy železnic

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



# Zajišťujeme provozuschopnost dráhy

Hlavním předmětem naší činnosti je provozování železniční dopravní cesty včetně obsluhy dráhy a zejména zajišťování její provozuschopnosti a údržby, tedy zajištění předpokladů pro plynulou a bezpečnou drážní dopravu. Provozování železniční dopravní cesty jsme po celé období roku 2022 zajišťovali vlastními kapacitami vyjma tří traťových úseků, které jsou dlouhodobě pronajaty.

Součástí zajišťování provozuschopnosti dráhy jsou:

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

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

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

## 10.1 Vybrané kvantitativní a kvalitativní ukazatele provozuschopnosti

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

- cílové limity stanovené pro rok 2022 byly splněny, a to i přes pokles finančních prostředků alokovaných pro opravy tratí oproti rokům předcházejícím.

V roce 2022 probíhala příprava nebo realizace 272 adresných opravných akcí s cílem odstranit nevyhovující stav částí infrastruktury, resp. udržet stávající parametry železniční dopravní cesty, popř. dosáhnout jejich zlepšení; z toho:

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

V rámci procesu implementace cyklické údržby proběhlo ukončení projektu cyklické údržby v úseku Děčín-Prostřední Žleb – Dolní Žleb. Součástí cyklické údržby je zejména ověření nastavení systému z hlediska sledování životního cyklu vybraných prvků infrastruktury, četnosti závad a poruch; takto je monitorován celý první tranzitní železniční koridor. Ke sledování implementace a vyhodnocení pilotních projektů byla vytvořena webová aplikace. Z dostupných údajů lze uvést, že cyklická údržba se pozitivně promítá do kapacity dráhy, a to nižším počtem výluk a kratší dobou jejich trvání.

### Významné stavební počiny:

- realizované na síti TEN-T (95 opravných akcí): např. oprava trati v úseku Velim – Kolín; oprava zabezpečovacího zařízení v žst. Liběchov nebo oprava trakčního vedení v úseku Ústí západ – Světec;
- realizované mimo síť TEN-T (177 opravných akcí): např. oprava trati v úseku Chlumecko n. C. – Městec Králové; oprava trati v úseku Samechov – Ledčsko nebo oprava trati Moravské Bránice – Moravský Krumlov.

Tyto a podobné akce následně napomáhají odstraňovat historickou podudržovanost železniční infrastruktury a umožňují železničním dopravcům uskutečňovat přepravu osob i nákladu bez zbytečných omezení. Podporují tak železnici jako udržitelný mód dopravy.

### Odstraňování tzv. propadů rychlosti:

V roce 2022 byly ze základního přidělu (nižšího oproti roku 2021) na zajištění provozuschopnosti dráhy odstraněny propady rychlosti v celkové souhrnné délce 22,934 km.

### Předcházení vzniku mimořádných událostí na železničních přejezdech:

- průběžné zvyšování úrovně zabezpečení přejezdů dle koncepčního dokumentu „Program zvyšování bezpečnosti železničních přejezdů 2020-2030“;

- realizace inovativních projektů v oblasti zabezpečovací a telekomunikační techniky (detektory překážek, dokončení přípravy a realizace rozšíření využití kamerových systémů o automatickou detekci přestupků a další);
- zrušení 102 železničních přejezdů v roce 2022, z toho
  - 22 v rámci investiční činnosti,
  - 67 ve správních řízeních iniciovaných Správou železnic
  - 13 dočasných přejezdů;
- schválení koncepčního dokumentu „Úpravy pozemních komunikací a jejich dopravního značení v blízkosti železničních přejezdů“ v únoru roku 2022; jedná se o doplňkový koncepční materiál dokumentu „Koncepte snižování nehodovosti na železničních přejezdech Správy železnic“.

#### Zvyšování úrovně technického stavu mostů:

- snížení počtu mostů hodnocených nejhorším stupněm 3, a to na 3,80 % na konci roku 2022;
- zpracování aktualizace Programu stabilní provozuschopnosti železničních mostů v letech 2023–2028, který stanovil cíle a trendy v oblasti zlepšování stavu mostů;
- pokračování realizace nadstandardního rozsahu diagnostiky a přepočtů u vybraných železničních mostů, jakožto zásadní bezpečnostní garance provozně exponovaných mostů s dlouhou délkou přemostění (32 objektů v projektu Diagnostika a přepočty strategických přemostění).

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

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

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

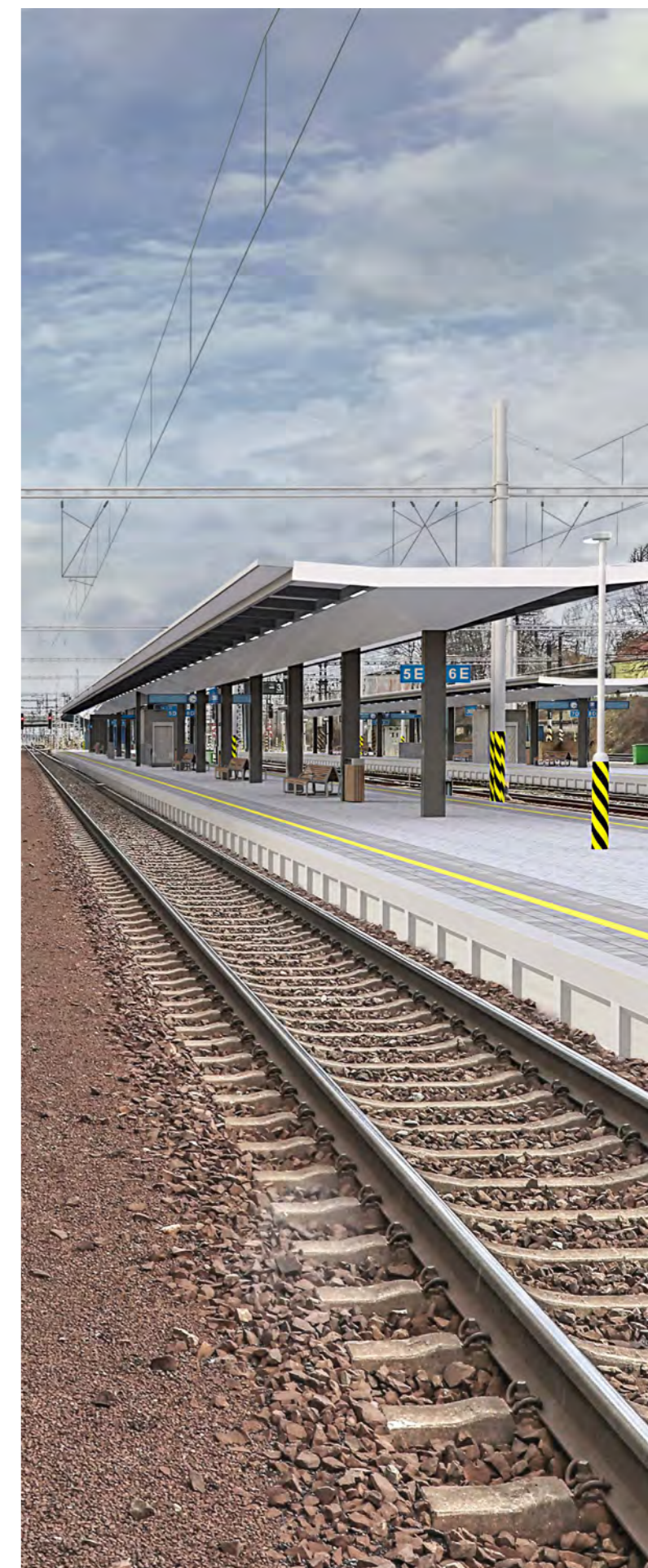
- dokončení dodávky 3 ks dvoucestných rypadel s širokým spektrem příslušenství pro víceúčelové využití
- zahájení rutinního provozu nového měřicího vozu pro železniční svršek MVŽSv2 pro rychlost měření až 200 km/h a nové měřicí drezíny EM100;
- vybrané významné probíhající projekty:
  - vybavení 98 speciálních hnacích vozidel Správy železnic palubní částí ETCS (dokončení 2023);
  - dodávka šesti nových speciálních hnacích vozidel pro kontrolu a údržbu trakčního vedení typové řady MTW (dokončení 2024);
  - mostní inspekční jednotka (MIJ) určená k prohlídkám a expertní činnosti na mostních objektech (dokončení 2023);
  - mobilní BTS (dokončení 2023).

#### Zvýšení komfortu pro cestující ve sledovaném období:

- revitalizace toalet podle nově nastavených standardů (zahrnující instalaci turniketů nebo elektronického automatu dveřního zámku s možností bezhotovostní platby) na 27 vybraných významných železničních stanicích;
- realizace opravných akcí na více než padesáti nádražních budovách;
- poskytování pomoci osobám s omezenou schopností pohybu a orientace v rámci systému jednotného tarifu v železničních stanicích prostřednictvím našich zaměstnanců, příprava rozvoje úrovně pomoci pořízením mobilních zdvihačích plošin pro umožnění nástupu a výstupu do/z vlaku.

#### Revitalizace zázemí HZS Správy železnic a zahájení druhé vlny obnovy techniky:

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



## 10.2 Náklady na zajištění provozuschopnosti dráhy

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

Ukazatel	Měrná jednotka	Množství 2022
úprava geometrické polohy kolejí	km	1 256
úprava geometrické polohy výhybek	ks	717
čištění lože – koleje	km	82
čištění lože – výhybky	ks	137
bezstyková kolej, svařování – koleje	km	221
bezstyková kolej, svařování – výhybky	ks	305
výměna kolejnic	km	293
výměna pražců	ks	172 121


**Tabulka 11.** Vybrané činnosti zajištění provozuschopnosti dráhy

Ukazatel	Měrná jednotka	Množství 2022
délka tratí celkem	km	9 355
délka elektrizovaných tratí	km	3 215
trakční systém 3 kV DC	km	1 738
trakční systém 25 kV AC	km	1 438
trakční systém 1,5 kV DC	km	24
trakční systém 15 kV AC	km	14
délka tratí normálního rozchodu	km	9 333
délka úzkorozchodných tratí	km	23
délka jednokolejných tratí	km	7 287
délka dvou a více kolejných tratí	km	2 068
stavební délka kolejí celkem	km	15 102
počet výhybkových jednotek	ks	21 615
počet mostů	ks	6 733
počet tunelů	ks	169
celková délka mostů	m	156 110
celková délka tunelů	m	55 942
počet železničních přejezdů	ks	7 646

**Tabulka 12.** Základní charakteristika železniční sítě

Ukazatel	Měrná jednotka	Množství 2022
počet budov	ks	8 036
zastavěná plocha	m <sup>2</sup>	1 720 046
obestavěný prostor	m <sup>3</sup>	12 762 803

**Tabulka 13.** Základní charakteristika budov v péči Správy železnic

 [Statistické ročenky](http://www.spravazeleznic.cz/o-nas/publikace/statisticke-rocenky)  
([www.spravazeleznic.cz/o-nas/publikace/statisticke-rocenky](http://www.spravazeleznic.cz/o-nas/publikace/statisticke-rocenky))



# Jednáme eticky a dodržujeme firemní principy

## 11.1 Etický kodex

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



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

## 11.2 Kodex compliance

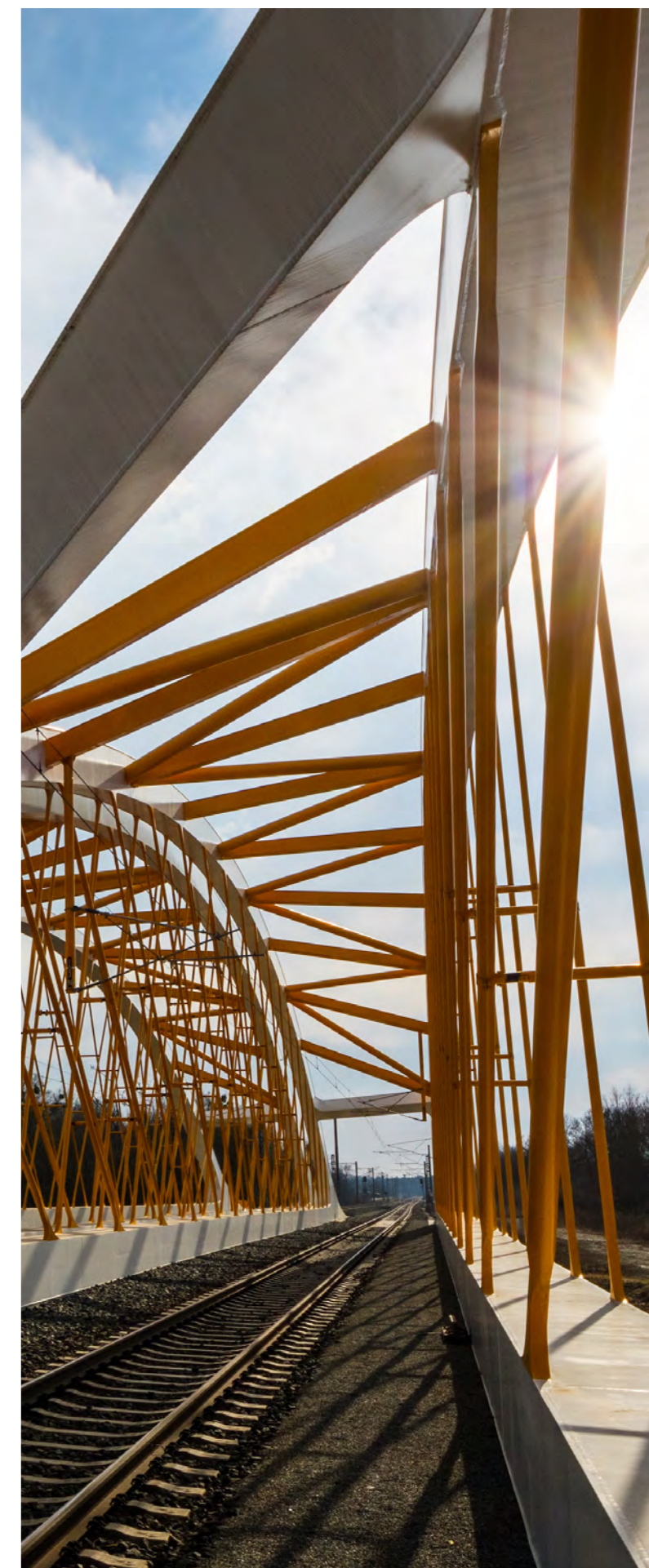
Kodex compliance Správy železnic schválený a účinný od září roku 2020 se netýká jen korupčních trestných činů a protikorupčních opatření, nýbrž všech jednání a trestných činů, za jejichž spáchání může být naše organizace trestně odpovědná, korupci nevyjímaje, nebo které se mohou negativně projevit v rámci naší firemní kultury (tj. také neetické a nemorální chování). Compliance officer je zaměstnanec, který je odpovědný nejen za nastavení pravidel compliance programu, ale také za kontrolu dodržování těchto pravidel a za řádné prošetření veškerých učiněných podání, které se týkají oznámení neetického či nežádoucího jednání či podezření na ně. Každý rok se koná v součinnosti s compliance officerem e-learningové školení, které je určeno všem zaměstnancům a nově přijatým zaměstnancům Správy železnic.

Za rok 2022 bylo compliance officerovi sděleno či doručeno několik desítek oznámení, z nichž relevantních k prošetření, zda došlo či nedošlo k trestnému činu nebo přestupku, bylo osm. Ani v jednom případě nebylo prokázáno porušení trestněprávních norem. Ostatní oznámení byla postoupena k prošetření odborným útvarům či je compliance officer řešil společně s nimi nebo vůbec do problematiky compliance nespádala a dotýčný byl nasměrován k jinému účelnému řešení svého podnětu. Nicméně i když nedošlo ani v jednom z oznámení k porušení zákona, tak compliance officer upozornil dotčené útvary

Správy železnic na některé spíše etické a personálně koncepční problémy a požádal o jejich eliminaci do budoucna. Prošetřována byla oznámení týkající se podezření na neoprávněné nakládání s majetkem organizace, porušování obecně závazných předpisů i vnitřních předpisů, nežádoucího jednání vedoucích zaměstnanců a jejich odborné erudice, duplicity docházkového systému, podezření na sexuální obtěžování, která se po důkladném prošetření ukázala jako neprokázaná nebo došlo k okamžité nápravě možného závadného stavu, a nežádoucí fluktuace zaměstnanců v exponovaných odvětvích v rámci organizace.

	Počet
Oznámení celkem	8
Anonymní oznámení celkem	3
Správním orgánům příslušným k projednání nebo k jinému postupu podle správního řádu předáno	0
Státnímu zástupci nebo policejnímu orgánu oznámeno	0
Probíhající prošetřování	0
Ukončená prošetřování	8

**Tabulka 14.** Celkový přehled relevantních oznámení compliance v roce 2022



# Chráníme osobní údaje a data

## 12.1 Ochrana osobních údajů

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

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



[Informace o zpracování osobních údajů \(spravazeleznic.cz\)](https://spravazeleznic.cz)

## 12.2 Školení GDPR

Každý rok se koná v součinnosti s pověřencem pro ochranu osobních údajů e-learningové školení, které je určeno všem zaměstnancům, především těm nově přijatým.

## 12.3 Pověřenec pro ochranu osobních údajů

Pověřenec pro ochranu osobních údajů naší organizace:

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

# Zakázky zadáváme odpovědně

Správa železnic je veřejným i sektorovým zadavatelem dle zákona č. 134/2016 Sb. o zadávání veřejných zakázek. Na Správu železnic tedy dopadá povinnost odpovědného zadávání veřejných zakázek vyjádřena zásadami uvedenými v § 6 uvedeného zákona, doplněnými do zákona na začátku roku 2021.

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

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

Dále byla připravena detailní evidence užívání odpovědného zadávání v rámci organizace, která umožní získávání potřebných statistických informací o rozsahu a způsobu využívání prvků odpovědného zadávání v rámci organizace.

Tato evidence umožní jak podrobný reporting odpovědného zadávání uvnitř i mimo organizaci, tak i vyhodnocení úspěšnosti odpovědného zadávání. Na vyhodnocení budou navazovat kroky k dalšímu zlepšení zadávací praxe v této poměrně nové oblasti, která se stále dynamicky vyvíjí.

## 13.1 Aplikace prvků odpovědného zadávání

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

Z evidence vyplývá, že v průběhu roku 2022 bylo v rámci organizace uplatněno celkem 964 prvků odpovědného zadávání. Toto impozantní číslo je výsledkem dlouhodobé snahy Správy železnic o plošnou aplikaci prvků odpovědného zadávání, tedy tak, aby tato naše praxe měla co největší dopad na společnost a životní prostředí. Nejčastěji uplatněné prvky jsou uvedeny níže:

Uplatněný prvek odpovědného zadávání	Počet použití v roce 2022
Podpora malých a středních podniků v roli poddodavatelů – stejné platební podmínky	332
Dodržování pracovněprávních předpisů a zákaz výkonu nelegální práce	151
Hodnocení počtu osob znevýhodněných na trhu práce zapojených do plnění VZ	120
Podpora důstojných pracovních podmínek a bezpečnost práce	114
Studentské exkurze	55
Požadavek na zapojení stanoveného počtu osob znevýhodněných na trhu práce zapojených do plnění VZ	54
Podpora malých a středních podniků – Rozdělení VZ na menší části	50
Odměňování nad minimální úroveň stanovené zákonem	46
Požadavek certifikace dodávaného zboží či výrobků používaných dodavatelem služby	27
Požadavek recyklovat kamenivo vyzískané z kolejového lože	15

Tabulka 15. Uplatněné prvky odpovědného zadávání

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

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

## 13.2 Zavedení systému kvalifikace

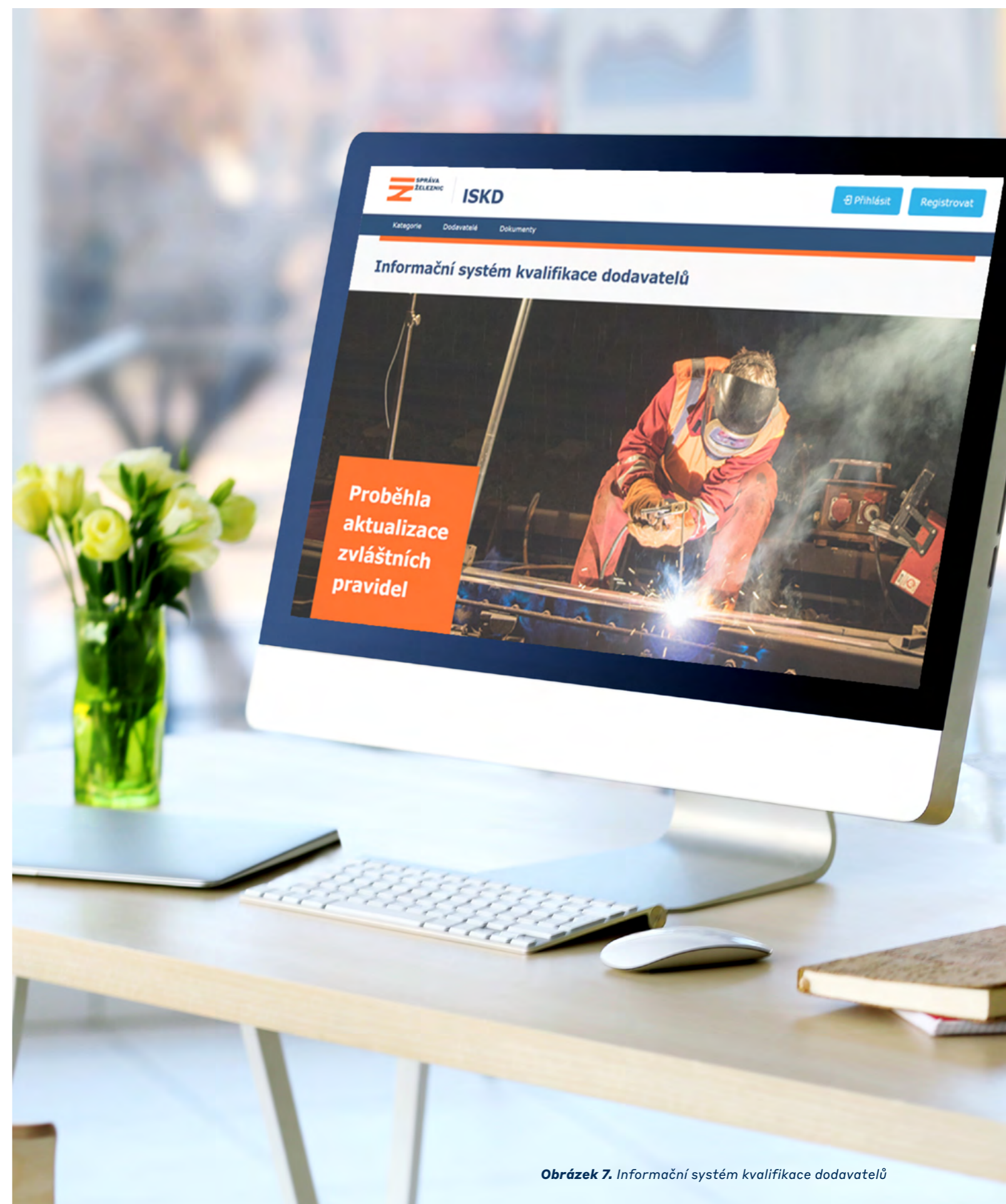
V roce 2022 zavedla Správa železnic systém kvalifikace, který bude v budoucnu sloužit k soutěžení podlimitních sektorových veřejných zakázek, které nejsou zadávány v zadávacím řízení dle zákona o zadávání veřejných zakázek.

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

V červnu 2022 jsme spustili příjem žádostí dodavatelů o zařazení do systému kvalifikace. Žádosti o zařazení jsou podávány prostřednictvím softwarového nástroje ISKD (Informační systém kvalifikace dodavatelů), který je dostupný na

adrese [iskd.spravazeleznic.cz](http://iskd.spravazeleznic.cz). ISKD pak slouží i k další komunikaci s dodavateli a na straně zadavatele obsahuje veškeré potřebné funkce k posouzení žádostí a následné správě dodavatelů zařazených v systému.

V Informačním systému kvalifikace dodavatelů je registrováno celkem 174 dodavatelů. Od června roku 2022, kdy byl spuštěn příjem žádostí o zařazení do kategorií systému, jsme obdrželi přes 220 žádostí, přičemž většina žádostí je stále posuzována. Většina žádostí byla zaslána v posledním čtvrtletí roku 2022, kdy došlo k aktualizaci zvláštních pravidel jednotlivých kategorií systému na základě podnětů dodavatelů. Na začátek roku 2023 je připraveno zahájení pilotního provozu systému kvalifikace, během kterého budou v kategoriích systému, které jsou naplněny dostatečným počtem dodavatelů, zahájeny pilotní veřejné zakázky. Cílem organizace je posoudit zbylé obdržené žádosti do konce druhého čtvrtletí roku 2023, kdy by měly být zahájeny soutěže v systému kvalifikace v plném rozsahu.



Obrázek 7. Informační systém kvalifikace dodavatelů



# Dbáme na standardy kvality u dodavatelů

## 14.1 Péče o kvalitu produktů a služeb pro železniční dopravní cestu

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

Tento systém je upraven:

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

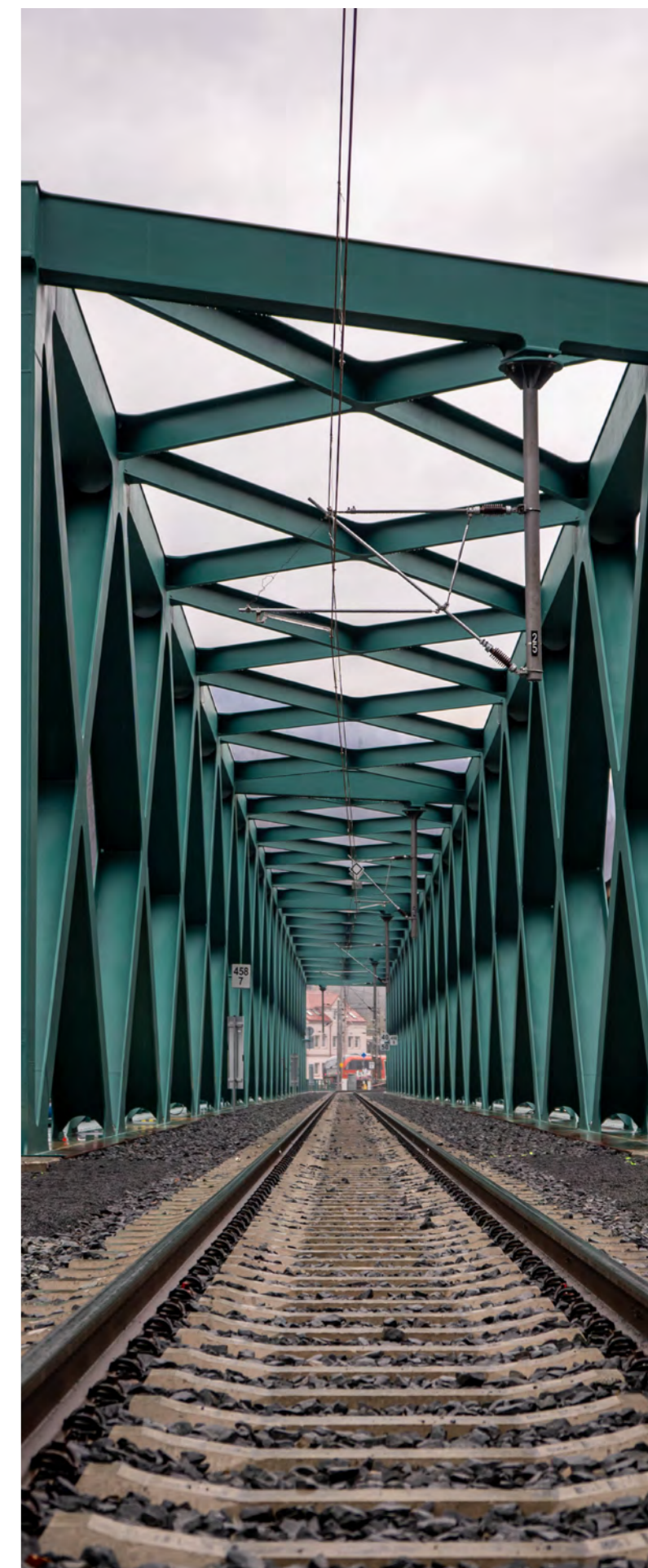
Zohledněn je rovněž v technických kvalitativních podmínkách (TKP) staveb státních drah, předpisu SŽDC S3 a dalších našich vnitřních předpisech.

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

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

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

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



# Odpovědně nakupujeme a distribuujeme trakční elektřinu

## 15.1 Nákup a distribuce elektřiny

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

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

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

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

### 15.1.1 Licence na obchod, distribuci a výrobu elektřiny

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

Nákup elektřiny	Objem [MWh]
Silová elektřina VN	167 384
Silová elektřina NN	48 557
Silová elektřina VN, VVN – elektrická trakce	1 320 344
<b>Celkem</b>	<b>1 536 285</b>

Tabulka 16. Objemy elektřiny podle napěťových hladin 2022

Zdroj energie	% podíl
Uhelné elektrárny	35,84 %
Jaderné elektrárny	44,94 %
Plynové elektrárny	12,48 %
Obnovitelné zdroje energie	4,27 %
Druhotné energetické zdroje	0,01 %
Ostatní zdroje	2,46 %

Tabulka 17. Podíl jednotlivých zdrojů energie na celkové směsi paliv dodavatele elektřiny 2022

## 15.2 Nákup elektřiny pro trakční účely

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

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

### 15.3 Dodávka elektřiny dopravcům v elektrické trakci

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

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

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

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

### 15.4 Ostatní energie a vybrané komodity (netrakční, voda)

#### 15.4.1 Obecně

Správa železnic je správcem objektů a budov (právo hospodařit s majetkem státu), které slouží k provozování její činnosti (administrativní budovy, provozní budovy, výpravní budovy a technologické objekty).

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

V rámci tohoto systému jsou sledovány spotřeby paliv a energií celého energetického hospodářství Správy železnic, podrobně je systém zaměřen na vybrané budovy s vyšší energetickou náročností a budovy s plánovanou a realizovanou rekonstrukcí (v roce 2022 150 budov v členění na výpravní, provozní a administrativní).

#### Licence na výrobu a rozvod tepelné energie

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

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

Dodávky tepelné energie na základě licencí 2022	MWh
Český Těšín, provozní budova	50
Praha hl. n., výpravní budova	276
Karviná-Fryštát, žst. Karviná hl. n.	39
Ostrava-Svinov, výpravní budova	74
Hradec Králové, administrativní budova	175
Pardubice, administrativní budova	735
Plzeň, budova HZS	127

Tabulka 18. Dodávky tepelné energie na základě licencí 2022

#### 15.4.2 Nákup ostatních energií a vybraných komodit

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

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

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

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

#### 15.4.3 Dodávky ostatních energií a vybraných komodit

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

- dodávka tepelné energie (nakoupená tepelná energie a tepelná energie z vlastních zdrojů);
- dodávka centrálně připravované teplé vody;
- dodávka zemního plynu (zpravidla podružný plynoměr nájemce);
- dodávka vody (společná sociální zařízení a podružné vodoměry).

2) Smluvní závazky Správy železnic v rámci jiných vztahů:

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

Dodávka tepelné energie do objektů jiných vlastníků je realizována:

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

Přímé dodávky zemního plynu externím nájemcům jsou realizovány individuálně od různých obchodníků, a to zpravidla v případech, kdy v objektu není centrální zdroj tepelné energie (liberalizovaný trh). Tyto přímé dodávky externím nájemcům (resp. spotřebu těchto komodit) Správa železnic neviduje (samostatné smluvní vztahy/odběrná místa nájemců).

#### 15.4.4 Spotřeba ostatních energií a vybraných komodit

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

Spotřeba ostatních energií a vybraných komodit	MWh
Zemní plyn	67 326
Ostatní paliva (černé a hnědé uhlí, koks, brikety, propan, LTO)	6 888
Tepelná energie	85 653
z toho: nakoupená	26 556
vyrobená	59 097
Voda (vodné, stočné) m <sup>3</sup>	547 768

Tabulka 19. Spotřeba ostatních energií a vybraných komodit

# Jednáme transparentně a nediskriminačně

## 16.1 Obchodní využití majetku

Postup a pravidla dočasného užívání majetku státu, se kterým hospodaří Správa železnic, jsou stanoveny interním předpisem s maximálním důrazem na transparentnost a nediskriminační přístup.

Základním nástrojem pro tuto činnost je veřejná soutěž, při jejíž definici je bráno v potaz uspokojení potřeb cestujících.

V případě budov osobních nádraží ve stanicích kategorie A lze do hodnocení veřejných soutěží zakomponovat hodnotící kritérium udržitelnosti s garancí podle kritérií ESG. Nefinanční přínosy dočasného užívání majetku státu jsou posuzovány v souvislosti s veřejným zájmem.

## 16.2 Prodej majetku

Při nakládání s nemovitým majetkem ve vlastnictví České republiky, s nímž má právo hospodařit naše organizace, postupujeme v souladu s obecně závaznými předpisy, zejména zákonem č. 77/2002 Sb., o akciové společnosti České dráhy, státní organizaci Správa železnic a o změně zákona č. 266/1994 Sb., o dráhách, ve znění pozdějších předpisů, zákonem č. 77/1997 Sb., o státním podniku, ve znění pozdějších předpisů, a interními předpisy, které implementují obecně závazné předpisy do prostředí a činnosti naší organizace.

Při nakládání s budovami osobních nádraží postupujeme dále v souladu se strategickým materiálem Ministerstva dopravy Koncepce při nakládání s nemovitostmi osobních nádraží, který je pro naši organizaci závazný.

Dodržování stanovených povinností a postupů zajišťuje rovný a nediskriminační přístup k zájemcům o koupi či převod nemovitého majetku a současně maximální transparentnost tohoto procesu při přednostním uspokojování veřejného zájmu na budoucím využití nemovitého majetku novými vlastníky. To se týká převodů územním samosprávným celkům, jiným státním organizacím či organizačním složkám státu.

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

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

Základními způsoby zcizování nemovitého majetku jsou:

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

## 17.1 Nová řešení v obchodní činnosti

V průběhu roku 2022 Správa železnic dále rozvíjela aktivity nastartované v oblasti pronájmu komerčních prostor během roku 2021 s cílem zvyšovat jejich význam a úspěšnost. Jednoznačným předpokladem pro naplnění tohoto cíle je i v oblasti železniční dopravy spokojený zákazník – cestující, který tento způsob dopravy využívá. To však není vše. Přechod od silniční dopravy k „zele- né železnici“, k němuž aktivně vytváříme infrastrukturní předpoklady, je možný pouze tehdy, kdy železnice bude umět atraktivně oslovit nejenom současného cestujícího, ale i potenciálního budoucího cestujícího, který stále preferuje osobní automobil před vlakem. Z této logiky jasně vyplývá, že úspěšný obchod nepřináší pouze lepší obchodní výnos a celkovou ekonomiku projektů. Lepší obchodní služby, které cíleně osloví cestujícího, mají zásadní vliv na atraktivnost železniční osobní dopravy jako celku.

Aktivity během roku 2022 lze pro lepší názornost shrnout do následujících oblastí:

- **Posílení celorepublikové spolupráce** oblastních ředitelství s cílem jednotného a rychlého řešení aktuálních klíčových témat, vč. efektivního sdílení zkušeností.

- **Výrazné zaměření na zákazníka a ználost jeho potřeb** vč. chování. Průzkum cestujících pokračoval v tomto roce na lokalitě Praha hl. n., kde se dobře ukazuje komplexita potřeb, které dle výzkumu souvisí nejenom s vlastní železniční stanicí, ale i s její propojeností na okolí nebo na další návazné způsoby dopravy.

- **Nastartování strategických schůzek s klíčovými obchodními partnery.** Vzájemné sdílení směrů rozvoje mezi Správou železnic a klíčovými obchodními partnery.

- **Rozsah a směr modernizace konkrétních nádražních budov.** Vedle vlastního architektonického řešení a základní ekonomické rozvahy se stále více musí vyhodnocovat budoucí obchodní potenciál nejenom vlastní výpravní budovy, ale celé oblasti, která na nádraží navazuje, a to v horizontu min. 20 let.

- **Měření výsledků obchodní činnosti.** Během roku 2022 byl sestaven finanční obchodní report. Podle výsledků bylo během roku 2022 dosaženo meziročního růstu výnosů z pronájmu o cca. 18 mil. Kč, a to i přes negativní vliv pandemie a celkově složité ekonomické situace v ČR. Vedle reportingové automatizace je cílem pracovat s nově dostupnými daty ohledně využitelnosti a obsaze-

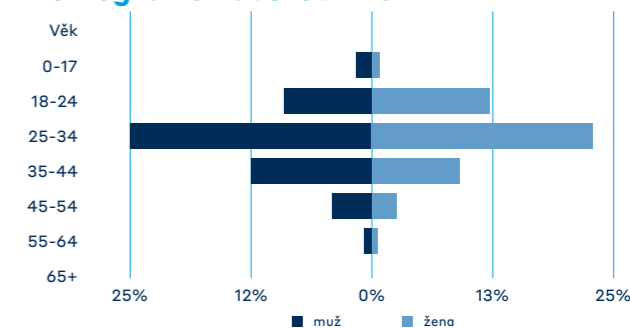
nosti jednotlivých budov. V souvislosti s tím, co bylo řešeno v úvodu, zvažujeme sledovat i nárůst počtu cestujících v klíčových nádražních objektech. Na trhu jsou dostupné různé technologie, jak měření nastavit, ale pro dosažení interpretovatelného výsledku je před námi analýza datové dostupnosti, přesnosti měření a samozřejmě finanční náročnosti. Pilotní měření toku cestujících již probíhá ve vybraných stanicích ČR, viz graf č. 20.

Praha hl. n. - střední koridor: 13. 7. 2022

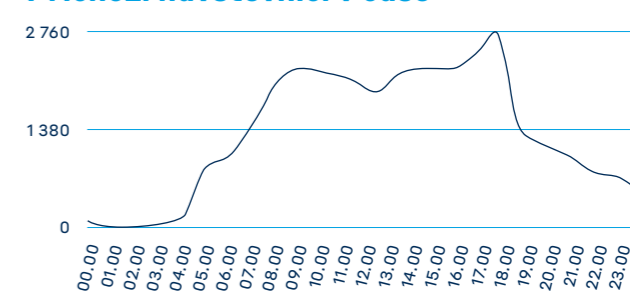
### Údaje o návštěvnosti



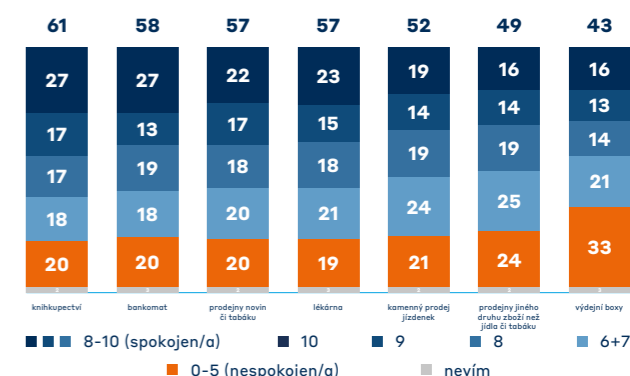
### Demografie návštěvníků



### Příchozí návštěvníci v čase



Graf 19. Příklad pilotního měření toku cestujících – Praha hl. n. – střední koridor



Do jaké míry jste obecně spokojen/a se službami, které na nádraží využíváte? (Na každou položku odpovídali vždy ti, kteří danou službu využívají)

Graf 20. Spokojenost se službami v ŽST Praha hl. n.

## 17.2 Rozvoj nových zařízení služeb

V říjnu 2020 byla rozhodnutím generálního ředitele vytvořena průřezová pracovní skupina pro koncepci zařízení služeb. Její hlavní náplní je koncepčně zastřešit nakládání s vybavením železničních stanic definovaným vyhláškou č. 76/2017 Sb., o obsahu a rozsahu služeb poskytovaných dopravci provozovatelem dráhy a provozovatelem zařízení služeb. Cílem je jednotný přístup k jednotlivým typům zařízení služeb s jasně definovanými pravidly a kritérii pro jejich implementaci a rozvoj. Zároveň je kladen důraz na to, aby využívání zařízení služeb bylo pro cestující, dopravce a uživatele železničních stanic komfortní a na úrovni odpovídající současným technologickým standardům. V roce 2022 pokračovaly práce na tvorbě koncepčního materiálu, který bude zastřešovat zbývající typy zařízení služeb, které nejsou obsaženy v dosud vydaných

dokumentech, zejména o Koncepci pro nakládání s nemovitostmi osobních nádraží, která pokrývá informační systém pro cestující, osobní pokladny, čekárny a hygienická zařízení pro cestující. V rámci osobní dopravy se nový materiál bude týkat především úschoven zavazadel a zdvihacích plošin pro osoby s omezenou schopností pohybu a orientace.

V oblasti poskytování služby úschovy zavazadel jsme v pilotním provozu úspěšně ověřili fungování kombinovaných úschovních a výdejních boxů v železničních stanicích Liberec a Ostrava hl. n. Díky doplnění funkcionality běžného výdejního boxu o možnost úschovy (uložení a vyzvednutí uloženého zavazadla) je větší šance na rozšíření této služby i do míst, kde by využití jednoúčelových úschovních schránek nebylo efektivní.

## 17.3 Chytré technologie

Svou společenskou odpovědnost prokázujeme mimo jiné i snahou o využití chytrých technologií a procesů směřujících ke zlepšení výkonnosti správy a provozu železničních stanic, snížení provozních nákladů, zkvalitnění a zrychlení obsluhy cestujících i všech uživatelů nádraží. V projektech, které jsou realizovány, případně se k realizaci teprve připravují, jsou obsaženy moderní nástroje a technologie, které jsou plně automatizované a vzdáleně říditelné. Důležitým aspektem této automatizace je nejen samotný sběr dat, ale i jejich následné vyhodnocování v reálném čase.

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

Dalšími prvky, o kterých uvažujeme, jsou např.:

- Instalace fotovoltaických elektráren na střechy provozních, případně výpravních budov. Od tohoto kroku si slibujeme snížení množství nakupované elektřiny pro provozní potřeby budov;
- Instalace tepelných čerpadel, která mohou významně pomoci s dodávkou tepla a při vytápění čekacích prostor;

- Dynamické LED osvětlení, které reaguje na intenzitu přirozeného denního světla v kombinaci s pohybem osob v osvětlované oblasti;
- Lapače dešťové vody – zachycená voda, která by jinak otekla do veřejné kanalizace, bude dále využita pro závlahu ve stanicích osazených a umístěných květin, rostlin nebo trávniku. Může být také využita pro splachování toalet, případně jako jiná užitková voda.

Kromě technologií zaměřených na snížení spotřeby energií se snažíme svými kroky využít potenciál sítě železničních stanic a zastávek a zvýšit stupeň jejího napojení na další veřejné či individuální způsoby dopravy, jako je budování záchytných parkovišť typu P+R, K+R, nebo stanic sdílených kol s možností nabíjení v blízkosti železniční stanice. Dále postupně instalujeme informační systémy informující např. o nejbližších odjezdech návazných linkových autobusů a městské hromadné dopravy či informační kiosky nejen pro vyhledání návazných spojení, ale i zprostředkování informací poskytovaných dalšími subjekty, jako jsou obce a města a jejich informační a turistická centra.

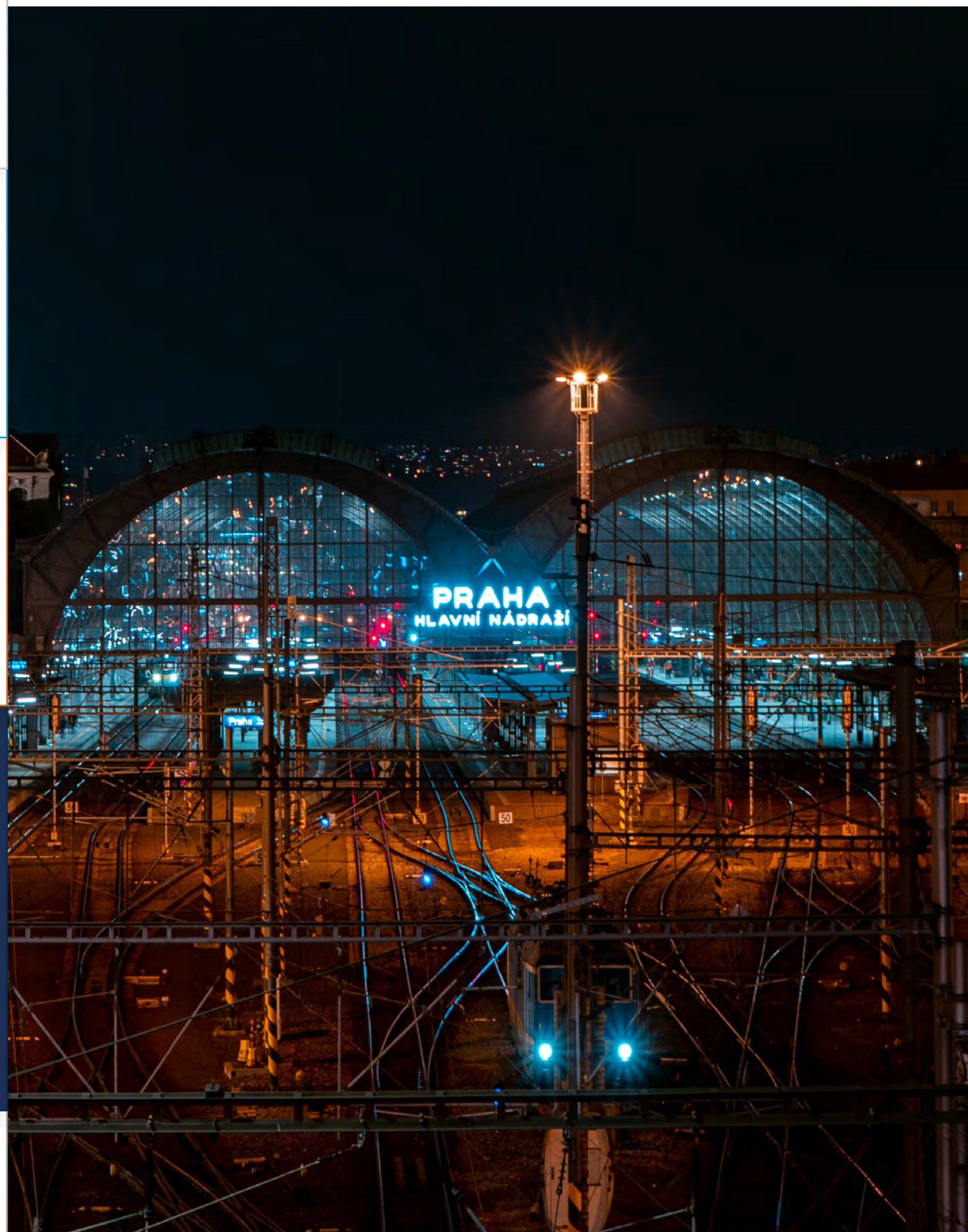
Rozhodnutí o instalaci některé technologie v konkrétní lokalitě předchází analýza, která naznačí, zda je navržená technolo-

gie pro danou lokalitu vhodná z několika různých pohledů: počtu cestujících, fyzického uspořádání budov a okolních pozemků, památkové ochrany apod.

V současné době již realizujeme tyto projekty:

- Instalace fotovoltaických elektráren (viz výše).
- Elektromobilita – je zpracován Plán rozvoje infrastruktury pro dobíjení elektrických vozidel v prostředí Správy železnic. Jeho součástí je i záměr pořízení flotily elektromobilů a vybudování soustavy nabíjecích stanic pro provozní potřeby naší organizace. V dalším kroku se uvažuje i o vybudování dobíjecích stanic pro veřejnost. V Plánu rozvoje infrastruktury pro dobíjení elektrických vozidel je popsáno, jak budeme postupovat při budování veřejné dobíjecí infrastruktury.
- Systém kontroly vstupu a výběru poplatku na veřejné WC – ve více než 120 lokalitách jsou provozovány samoobslužné vstupní systémy (turniket, příp. automat dveřního zámku) včetně možnosti bezhotovostní platby.
- Interaktivní mapa – mapa prezentovaná na webových stánkách naší organizace umožňuje jednoduché a intuitivní zobrazení informací o poskytování pomoci, přístupnosti budov a nástupišť a další informace o stanicích.
- Měření průchodu cestujících – pilotní projekt, v jehož rámci lze v daném místě měřit, kolik cestujících projde sledovanou oblastí, resp. jak jsou konkrétní veřejné prostory využívány. Výsledky pak lze použít pro zacílení na vybudování adekvátní nabídky služeb pro cestující v dané výpravní budově.





# Vybraná získaná a udělovaná ocenění

## 18.1 Ocenění Mosty (OOSPO)

Dvacátý ročník ceremoniálu MOSTY se konal za finanční podpory Úřadu vlády České republiky. Ze 48 nominovaných projektů, aktivit, činů a osobností získala Správa železnic cenu MOSTY 2022 v I. kategorii – instituce veřejné správy, a to za realizaci projektu výměny zvedacích plošin na nádražích, kde nejsou bezbariérová nástupiště.

V roce 2022 bylo instalováno 31 nových plošin. V letech 2023 a 2024 bude dáno do provozu dalších 34 plošin. Cenu převzal z rukou bývalé první dámy a velvyslankyně ČR na Slovensku Livie Klausové generální ředitel Správy železnic Jiří Svoboda.

## 18.2 Železniční stavba roku

Správa železnic vyhláší každoročně soutěž Železniční stavba roku, která vybírá nejkvalitněji realizované železniční stavby za uplynulé období. Hodnotí se i takové stavby, které se vzhledem k náročnosti realizují i ve více stavebních sezónách. V jednotlivých kategoriích jsou oceněny železniční stavby realizované jak na páteřní síti, koridorech, tak na regionálních tratích. Důraz se klade zejména na jejich provozní, ekonomický a společenský přínos. V roce 2022 se tyto ceny udílely již počtvrté v celkem 10 kategoriích, jedna stavba pak získala Cenu generálního ředitele.

Projekt Železniční stavba roku je unikátní akcí moderního formátu, která poutavým způsobem vyzdvihuje nejlepší železniční stavby, jejichž zadavatelem a investorem je Správa železnic. Pod garancí Správní rady Správy železnic vybírá nejúspěšnější projekty odborná komise v čele s generálním ředitelem Správy železnic.



[www.spravazeleznic.cz/zeleznicni-stavba-roku](https://www.spravazeleznic.cz/zeleznicni-stavba-roku)



# ESG nefinanční data 2022

ESG hodnocení	ESG	Název ukazatele	Umístění ve zprávě r. 2022	ESG Priority	
Resource Use Score	E	Produkce odpadu za jednotlivé roky 2020-2022 v tunách	2.1.1	Snižujeme dopad na životní prostředí	Udržitelný provoz železničních drah
		Podíl jednotlivých složek separovaného odpadu	2.1.1	Snižujeme dopad na životní prostředí	Udržitelný provoz železničních drah
		Podíl jednotlivých složek separovaného odpadu v tunách za rok 2022 vyjma odpadů kovových	2.1.1	Snižujeme dopad na životní prostředí	Udržitelný provoz železničních drah
		Využívání recyklovaného kameniva	2.1.2	Snižujeme dopad na životní prostředí	Udržitelný provoz železničních drah
		Ochrana přírody a krajiny	2.2.1	Snižujeme dopad na životní prostředí	Udržitelný provoz železničních drah
		Spotřeba látek na bázi glyfosátu v letech 2020-2022 v litrech	2.2.1.1	Snižujeme dopad na životní prostředí	Udržitelný provoz železničních drah
		Vodní hospodářství a ochrana vod	2.2.3	Snižujeme dopad na životní prostředí	Udržitelný provoz železničních drah
Emission Reduction Score	E	Přehled skladby našich zdrojů dle druhu paliva v celkovém evidovaném počtu (%)	2.2.4	Snižujeme dopad na životní prostředí	Udržitelný provoz železničních drah
		Vývoj instalace protihlukových stěn v letech 1994-2022 (km)	2.2.5	Snižujeme dopad na životní prostředí	Zelená železnice - udržitelná mobilita
		Četnost realizovaných protihlukových stěn dle jejich výšky	2.2.5	Snižujeme dopad na životní prostředí	Zelená železnice - udržitelná mobilita
		Přehled elektrizace trati v letech 2006-2022	2.3	Jsme tahounem zelené transformace železnice	Zelená železnice - udržitelná mobilita
		Návrh výhledové elektrizace	2.3.1	Jsme tahounem zelené transformace železnice	Zelená železnice - udržitelná mobilita
		Dokončené stavební akce ve sledovaném období 2022	2.3.1	Jsme tahounem zelené transformace železnice	Zelená železnice - udržitelná mobilita
		Probíhající stavební akce ve sledovaném období 2022	2.3.1	Jsme tahounem zelené transformace železnice	Zelená železnice - udržitelná mobilita
		Tratě se schválenou studií proveditelnosti elektrizace	2.3.1	Jsme tahounem zelené transformace železnice	Zelená železnice - udržitelná mobilita
		Sjednocení trakční napájecí soustavy na AC 25 kV 50Hz	2.3.2.1	Jsme tahounem zelené transformace železnice	Zelená železnice - udržitelná mobilita
		Výměna osvětlení v ŽST za LED technologie: přehled příkonů, úspory elektrické energie, nákladů a emisí CO <sub>2</sub> v roce 2022	3.1.1	Snižujeme energetickou náročnost budov a nádraží	Udržitelný provoz železničních drah
		Výměna osvětlení v ŽST za LED technologie: celkový přehled úspor elektrické energie, nákladů a CO <sub>2</sub> za období 2022	3.1.1	Snižujeme energetickou náročnost budov a nádraží	Udržitelný provoz železničních drah
		Energetické úspory v rámci rekonstrukcí budov a novostaveb	3.1.2	Snižujeme energetickou náročnost budov a nádraží	Udržitelný provoz železničních drah
		Fotovoltaické elektrárny na střechách	3.2.1	Snižujeme energetickou náročnost budov a nádraží	Udržitelný provoz železničních drah
Fotovoltaické elektrárny na brownfielech	3.2.2	Snižujeme energetickou náročnost budov a nádraží	Udržitelný provoz železničních drah		
Innovation Score	E	Celkové investiční a neinvestiční náklady na oblast životního prostředí	2.2	Snižujeme dopad na životní prostředí	Udržitelný provoz železničních drah
		EPC projekty	3.1.3	Snižujeme dopad na životní prostředí	Udržitelný provoz železničních drah
		Projekty výzkumu, vývoje a inovací	6.1	Podporujeme výzkum a vývoj	Rozvoj inovací
		Edice Vědeckotechnického sborníku	6.2	Podporujeme výzkum a vývoj	Rozvoj inovací
		Chytré technologie	17.3	Měníme stanice a zastávky na Chytré	Chytré a inteligentní technologie

ESG hodnocení	ESG	Název ukazatele	Umístění ve zprávě r. 2022	ESG Priority	
Workforce Score	S	Vývoj evidenčního počtu zaměstnanců	5.1	Jsme odpovědným zaměstnavatelem	Sociální a společenské vztahy
		Evidenční počet zaměstnanců podle organizačních složek	5.1	Jsme odpovědným zaměstnavatelem	Sociální a společenské vztahy
		Struktura zaměstnanců podle nejvyššího dosaženého vzdělání	5.1.1	Jsme odpovědným zaměstnavatelem	Sociální a společenské vztahy
		Věková struktura zaměstnanců	5.1.1	Jsme odpovědným zaměstnavatelem	Sociální a společenské vztahy
		Poměr mužů a žen	5.1.2	Jsme odpovědným zaměstnavatelem	Sociální a společenské vztahy
		Pracovnělékařské služby	5.1.3	Péče o zaměstnance	Sociální a společenské vztahy
		Bezpečnost a ochrana zdraví při práci	5.1.4	Péče o zaměstnance	Sociální a společenské vztahy
		Odměňování zaměstnanců	5.1.5	Péče o zaměstnance	Sociální a společenské vztahy
		Vzdělávání zaměstnanců	5.1.6	Péče o zaměstnance	Sociální a společenské vztahy
		Dialog s odbory	5.2	Péče o zaměstnance	Sociální a společenské vztahy
		Pomoc uprchlíkům	5.6	Naši zaměstnanci pomáhají	Sociální a společenské vztahy
Human Rights Score	S	Rozvoj příležitostí	7.1	Firemní principy a politika etického chování	Sociální a společenské vztahy
		Bezbariérovost železnice	7.2	Podporujeme rozmanitost a rovné příležitosti	Sociální a společenské vztahy
		Veřejné zakázky s uplatněnou podporou osob znevýhodněných na trhu práce	8.7.1	Podporujeme rozmanitost a rovné příležitosti	Sociální a společenské vztahy
		Počet zapojení osob znevýhodněných na trhu práce	8.7.1	Podporujeme rozmanitost a rovné příležitosti	Sociální a společenské vztahy
		Sociální kategorie systému kvalifikace	8.7.2	Podporujeme rozmanitost a rovné příležitosti	Sociální a společenské vztahy
Community Score	S	Dialog s profesními svazy a asociacemi	5.3	Podporujeme udržitelnost a mobilitu	Zelená železnice - udržitelná mobilita
		Dialog s komunitami	5.4	Podporujeme spolupráci s komunitami	Sociální a společenské vztahy
		Podpora malých a středních podniků	5.4.2	Podporujeme spolupráci s komunitami	Sociální a společenské vztahy
		Spolupráce se školami	5.4.3	Inovujeme náborovou strategii	Sociální a společenské vztahy
		Preventivně bezpečnostní kampaň	8.1	Jsme prospěšní pro společnost	Sociální a společenské vztahy
		Krizová komunikace	8.2	Jsme prospěšní pro společnost	Sociální a společenské vztahy
		Kontaktní centrum	8.3.1	Jsme prospěšní pro společnost	Přinášíme užitečná řešení dopravcům a cestujícím
Informační centra	8.3.2	Jsme prospěšní pro společnost	Přinášíme užitečná řešení dopravcům a cestujícím		
Product Responsibility Score	S	Intenzivní zvyšování úrovně zabezpečení železničních přejezdů	4.1.1	Bezpečně provozujeme dráhu	Bezpečnost dopravy
		Systém bezpečnosti provozování dráhy i drážní dopravy	4.1.2	Bezpečně provozujeme dráhu	Bezpečnost dopravy
		Evropský vlakový zabezpečovač (ETCS)	4.2	Bezpečně provozujeme dráhu	Bezpečnost dopravy

ESG hodnocení	ESG	Název ukazatele	Umístění ve zprávě r. 2022	ESG Priority	
Management Score	G	Vabrané kvantitativní a kvalitativní ukazatele provozuschopnosti	10.1	Správa a řízení organizace	Správa a řízení organizace - governance
		Náklady na zajištění provozuschopnosti dráhy	10.2	Správa a řízení organizace	Správa a řízení organizace - governance
		Etický kodex	11.1	Firemní principy a politika etického chování	Správa a řízení organizace - governance
		Kodex Compliance	11.2	Firemní principy a politika etického chování	Správa a řízení organizace - governance
		Ochrana osobních údajů	12.1	Firemní principy a politika etického chování	Správa a řízení organizace - governance
		Školení GDPR	12.2	Firemní principy a politika etického chování	Správa a řízení organizace - governance
		Aplikace prvků odpovědného zadávání	13.1	Firemní principy a politika etického chování	Správa a řízení organizace - governance
		Objem elektřiny podle napěťových hladin	15.1.1	Správa a řízení organizace	Správa a řízení organizace - governance
		Podíl jednotlivých zdrojů energie na celkové směsi paliv podle dodavatele elektřiny	15.1.1	Správa a řízení organizace	Správa a řízení organizace - governance
		Dodávky tepelné energie na základě licencí	15.4.1.1	Správa a řízení organizace	Správa a řízení organizace - governance
Shareholders Score	G	Spotřeba ostatních energií a vybraných komodit	15.4.4	Správa a řízení organizace	Správa a řízení organizace - governance
		Zakladatel	1.2	Zakladatel	Správa a řízení organizace - governance
CSR Strategy Score	G	Společenská odpovědnost	1.1	Správa a řízení organizace	Správa a řízení organizace - governance
		Řízení udržitelnosti	9.1	Správa a řízení organizace	Správa a řízení organizace - governance
		Péče o železniční dědictví	8.8	Společenská odpovědnost organizace (CSR)	Správa a řízení organizace - governance
		Ocenění mosty	18.1	Společenská odpovědnost organizace (CSR)	Správa a řízení organizace - governance

# Seznam zkratek

<b>AC</b>	Alternating Current, střídavý proud
<b>BIM</b>	Building Information Management, informační modelování staveb
<b>BTS</b>	Base Transceiver Station, základnová vysílací a přijímací stanice
<b>CER</b>	Community of European Railways and Infrastructure Companies, Společenství evropských železnic a infrastrukturních společností CER
<b>CO<sub>2</sub></b>	Oxid uhličitý
<b>CTD</b>	Centrum telematiky a diagnostiky
<b>DC</b>	Direct Current, stejnosměrný proud
<b>DCS</b>	Distributed control system, distribuovaný řídicí systém
<b>DTM</b>	Digitální technická mapa
<b>EHV/EJ</b>	Elektrické hnací vozidlo/Elektrická jednotka
<b>EK</b>	Evropská komise
<b>EnMS</b>	Energy management system, systém managementu hospodaření s energií
<b>EPC</b>	Energy Performance Contracting, poskytování energetických služeb se zárukou
<b>ERTMS</b>	European Rail Traffic Management System, evropský systém řízení železniční dopravy
<b>ERÚ</b>	Energetický regulační úřad
<b>ESG</b>	Environmental, Social, Governance, udržitelné investování v oblasti životního prostředí, v sociální a ekonomicko-správní oblasti společnosti
<b>ETCS</b>	European Train Control System, evropský vlakový zabezpečovací systém
<b>ETF</b>	The European Transport Workers' Federation, Evropská federace pracovníků v dopravě
<b>EZ</b>	Energetický zákon
<b>FRMCS</b>	Future Railway Mobile Communication System, budoucí systém mobilní komunikace na železnici
<b>FVE</b>	Fotovoltaická elektrárna
<b>GDPR</b>	General Data Protection Regulation, obecné nařízení o ochraně osobních údajů
<b>GP BK</b>	Global Reporting Initiative, metoda pro nefinanční reporty
<b>GRI</b>	Global System for Mobile Communications – Railway, mezinárodní standard bezdrátové komunikace
<b>GŘ</b>	Generální ředitelství
<b>GSM-R</b>	Global System for Mobile Communications – Railway, mezinárodní standard bezdrátové komunikace
<b>HR</b>	Human Resources, lidské zdroje
<b>HZS</b>	Hasičský záchranný sbor
<b>ICT</b>	Informační a komunikační technologie
<b>KOP</b>	Kondiční ozdravný pobyt
<b>kW</b>	Kilowatt, jednotka výkonu
<b>kWh</b>	Kilowatthodina, jednotka práce
<b>LDSŽ</b>	Lokální distribuční soustava železnice

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

# Seznam obrázků

<b>Obrázek 1.</b> Schéma komplexní udržitelnosti a odpovědnosti společnosti	18
<b>Obrázek 2.</b> Přehled cílů udržitelného rozvoje OSN	23
<b>Obrázek 3.</b> Návrh výhledové elektrizace (březen 2021)	37
<b>Obrázek 4.</b> Sjednocení trakční napájecí soustavy na AC 25 kV 50 Hz	43
<b>Obrázek 5.</b> Systém bezpečnosti provozování dráhy i provozování drážní dopravy	59
<b>Obrázek 6.</b> Mobilní zdvihací plošina ZP4	86
<b>Obrázek 7.</b> Informační systém kvalifikace dodavatelů	111

# Seznam grafů

<b>Graf 1.</b> Produkce odpadu za jednotlivé roky 2020–2022 v tunách (t)	27
<b>Graf 2.</b> Podíl jednotlivých složek separovaného odpadu v % za rok 2022	27
<b>Graf 3.</b> Podíl jednotlivých složek separovaného odpadu v tunách za rok 2022 vyjma odpadů kovových	27
<b>Graf 4.</b> Spotřeba látek na bázi glyfosátu v letech 2020–2022 v litrech (l)	31
<b>Graf 5.</b> Přehled skladby našich zdrojů v celkovém evidovaném počtu	33
<b>Graf 6.</b> Vývoj instalace protihlukových stěn v letech 1994–2022 (km)	34
<b>Graf 7.</b> Podíl realizovaných protihlukových stěn dle jejich výšky	34
<b>Graf 8.</b> Měsíční přehled výroby elektrické energie FVE Děčín	50
<b>Graf 9.</b> Vývoj evidenčního počtu zaměstnanců Správy železnic v letech 2003–2022	65
<b>Graf 10.</b> Evidenční počet zaměstnanců podle organizačních složek k 31. 12. 2022	65
<b>Graf 11.</b> Struktura zaměstnanců podle nejvyššího dosaženého vzdělání k 31. 12. 2022	66
<b>Graf 12.</b> Věková struktura zaměstnanců k 31. 12. 2022	66
<b>Graf 13.</b> Genderová struktura zaměstnanců k 31. 12. 2022	67
<b>Graf 14.</b> Vývoj přístupnosti lokalit dle průchodnosti cestujících	84
<b>Graf 15.</b> Úroveň přístupnosti lokalit dle průchodnosti cestujících	85
<b>Graf 16.</b> Vývoj asistenční pomoci cestujícím s OOSPO v železničních stanicích poskytované zaměstnanci Správy železnic za roky 2021 a 2022	85
<b>Graf 17.</b> Veřejné zakázky s uplatněnou podporou	92
<b>Graf 18.</b> Počet zapojení osob znevýhodněných na trhu práce (OZTP)	92
<b>Graf 19.</b> Příklad pilotního měření toku cestujících – Praha hl. n. – střední koridor	121
<b>Graf 20.</b> Spokojenost se službami v ŽST Praha hl. n.	121

# Seznam tabulek

---

<b>Tabulka 1.</b> Celkové investiční a neinvestiční náklady na oblast životního prostředí v roce 2021 a 2022 (v mil. Kč)	30
<b>Tabulka 2.</b> Přehled elektrizace tratí v letech 2006–2022	36
<b>Tabulka 3.</b> Dokončené stavební akce ve sledovaném období 2022	38
<b>Tabulka 4.</b> Probíhající stavební akce ve sledovaném období 2022	38
<b>Tabulka 5.</b> Tratě se schválenou studií proveditelnosti elektrizace	41
<b>Tabulka 6.</b> Přehled příkonů, úspory elektrické energie, nákladů a emisí CO <sub>2</sub> v roce 2022	46
<b>Tabulka 7.</b> Celkový přehled úspor elektrické energie, nákladů a CO <sub>2</sub> za období 2015–2022	46
<b>Tabulka 8.</b> Přehled úspor celkové energie a CO <sub>2</sub> generovaných v rámci rekonstrukce – dokončená (2022) nebo probíhající realizace	48
<b>Tabulka 9.</b> Přehled úspor celkové energie a CO <sub>2</sub> generovaných v rámci rekonstrukce – příprava	49
<b>Tabulka 10.</b> Zaměstnanci	66
<b>Tabulka 11.</b> Vybrané činnosti zajištění provozuschopnosti dráhy	102
<b>Tabulka 12.</b> Základní charakteristika železniční sítě	102
<b>Tabulka 13.</b> Základní charakteristika budov v péči Správy železnic	102
<b>Tabulka 14.</b> Celkový přehled relevantních oznámení compliance v roce 2022	105
<b>Tabulka 15.</b> Uplatněné prvky odpovědného zadávání	109
<b>Tabulka 16.</b> Objemy elektřiny podle napěťových hladin 2022	115
<b>Tabulka 17.</b> Podíl jednotlivých zdrojů energie na celkové směsi paliv dodavatele elektřiny 2022	115
<b>Tabulka 18.</b> Dodávky tepelné energie na základě licencí 2022	116
<b>Tabulka 19.</b> Spotřeba ostatních energií a vybraných komodit	117

# Kontaktní údaje

**Adresa:**

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

**Den vzniku společnosti:**

1. 1. 2003

**Právní forma:**

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

**IČO:**

70994234

**DIČ:**

CZ70994234

**Web:**

[spravazeleznic.cz](http://spravazeleznic.cz)

**E-mail:**

[info@spravazeleznic.cz](mailto:info@spravazeleznic.cz)



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

Sídlo: Dlážďená 1003/7, 110 00 Praha 1  
IČ: 709 94 234 DIČ: CZ 709 94 234  
[spravazeleznic.cz](https://spravazeleznic.cz)



