



## Kontrolní závěr z kontrolní akce

**21/36**

### **Peněžní prostředky státu a Evropské unie určené na rekonstrukci vybraných mimokoridorových železničních tratí**

Kontrolní akce byla zařazena do plánu kontrolní činnosti Nejvyššího kontrolního úřadu (dále také „NKÚ“) na rok 2021 pod číslem 21/36. Kontrolní akci řídil a kontrolní závěr vypracoval člen NKÚ Ing. Jan Málek.

Cílem kontroly bylo prověřit, zda jsou peněžní prostředky určené na rekonstrukci vybraných mimokoridorových železničních tratí vynakládány účelně, hospodárně, efektivně a v souladu s právními předpisy.

Kontrola byla prováděna u kontrolovaných osob v období od května 2021 do ledna 2022. Kontrolováno bylo období od roku 2016 do 30. 6. 2021, v případě věcných souvislostí i období předcházející.

#### **Kontrolované osoby:**

Ministerstvo dopravy (dále také „MD“);

Správa železnic, státní organizace, Praha (dále také „SŽ“);

Státní fond dopravní infrastruktury, Praha (dále také „SFDI“).

**Kolegium NKÚ** na svém VIII. jednání, které se konalo dne 30. května 2022,

**schválilo** usnesením č. 14/VIII/2022

**kontrolní závěr** v tomto znění:

## Rekonstrukce vybraných mimokoridorových železničních tratí

**9 360 km**

Celková délka železničních tratí v ČR  
(stav k 31. 12. 2020)

**8 009 km**

Celková délka mimokoridorových  
železničních tratí v ČR

**59**

Počet prioritních projektů, které jsou uvedeny v DSS2\* a týkají se mimokoridorových železničních tratí (bez vyřazených projektů)

**39**

Z toho počet prioritních projektů, které měly být dle DSS2\* zahájeny, popř. ukončeny k 30. 6. 2021 (u 20 projektů není uveden termín realizace, popř. je termín realizace po 30. 6. 2021)

**9 (23 %)**

Počet ukončených prioritních projektů (z 39), u kterých byl dodržen termín realizace uvedený v DSS2\*

**226 mld. Kč**

Předpokládané náklady na realizaci 59 prioritních projektů

**441 mld. Kč**

Aktuální náklady na realizaci 59 prioritních projektů

**95 %**

Nárůst aktuálních nákladů oproti předpokladům

\* Koncepční dokument Ministerstva dopravy *Dopravní sektorové strategie – 2. fáze.*

## I. Shrnutí a vyhodnocení

**1.1** NKÚ provedl kontrolu peněžních prostředků státu a Evropské unie vynaložených na rekonstrukci vybraných mimokoridorových železničních tratí. Cílem kontroly bylo prověřit, zda jsou peněžní prostředky určené na rekonstrukci vybraných mimokoridorových železničních tratí vynakládány účelně, hospodárně, efektivně a v souladu s právními předpisy.

**1.2** Ke kontrole bylo vybráno 15 z celkových 156 projektů zaměřených na rekonstrukci, modernizaci, optimalizaci, revitalizaci a zvýšení traťové rychlosti mimokoridorových železničních tratí. Základním koncepčním dokumentem je *Dopravní politika ČR pro období 2014–2020 s výhledem do roku 2050*<sup>1</sup> (dále také „*Dopravní politika*“) a na ni navazující *Dopravní sektorové strategie – 2. fáze*<sup>2</sup> (dále také „*DSS2*“), ty stanoví cíle rozvoje dopravní infrastruktury a k nim prioritní projekty<sup>3</sup>, které mají plnění cílů zajistit.

**1.3** NKÚ při kontrole peněžních prostředků státu a Evropské unie určených na rekonstrukci vybraných mimokoridorových železničních tratí zjistil v oblasti přípravy a realizace jednotlivých projektů nedostatky, které snižují účelnost a efektivnost poskytovaných a čerpaných peněžních prostředků.

**Celkové vyhodnocení vyplývá z těchto zjištěných skutečností:**

- a) **Příprava některých prioritních projektů nebyla realizována podle časových předpokladů uvedených v DSS2 a byla oddalována. Z 59 prioritních projektů uvedených v DSS2 měla být k 30. červnu 2021 dokončena nebo alespoň zahájena realizace 39 projektů, termín realizace však byl dodržen jen u 9 ukončených projektů, což je pouze 23 %.** Aktualizací DSS2 se MD zabývalo naposledy koncem roku 2017. SŽ se schválením MD pak realizovala i projekty, které nebyly v DSS2 označeny jako prioritní. V kontrolním vzorku se jednalo o čtyři takové projekty, u nichž MD a SŽ upřednostnily jednoduchost přípravy i realizace a potřebu dočerpat alokované peněžní prostředky operačního programu *Doprava 2014–2020*. (Viz odst. 4.1–4.4.)
- b) **Zpožděním realizace prioritních projektů dochází k nárůstu nákladů projektů a v důsledku toho i ke vzniku rizika nezajištění dostatečných zdrojů na jejich krytí.** U 59 prioritních projektů se aktuální náklady odhadují ve výši 440 806 mil. Kč bez DPH, což je o 214 327 mil. Kč bez DPH více, než předpokládalo Ministerstvo dopravy v DSS2. (Viz odst. 4.5.)
- c) **Zpoždění se týká i projektů na transevropské dopravní síti (dále také „TEN-T“).** U dvou prioritních projektů na síti TEN-T *Modernizace trati Brno – Přerov* a *Modernizace trati Praha – Kladno s připojením na Letiště Václava Havla Praha* měla být zahájena

---

<sup>1</sup> *Dopravní politika ČR pro období 2014–2020 s výhledem do roku 2050* je základním koncepčním materiálem rekonstrukce železničních tratí a byla schválena usnesením vlády ČR ze dne 12. 6. 2013 č. 449.

<sup>2</sup> *Dopravní sektorové strategie – 2. fáze* byly schváleny usnesením vlády ČR ze dne 13. 11. 2013 č. 850. V roce 2017 proběhla jejich aktualizace, která byla schválena usnesením vlády ČR ze dne 27. 2. 2018 č. 136.

<sup>3</sup> Prioritní projekty jsou projekty s nejvyššími přínosy, realizovány měly být jako klíčová opatření s cílem zajistit splnění strategických cílů a mezinárodních závazků ČR.

realizace do roku 2020. **SŽ do ukončení kontroly realizaci ne zahájila a u těchto projektů probíhala pouze příprava.** Období realizace bylo u prvního projektu posunuto na léta 2024–2031 a u druhého projektu na léta 2021–2029. Hlavním důvodem posunutí realizace projektu *Modernizace trati Brno – Přerov* byla změna koncepce celého ramene Brno – Přerov. Realizace projektu *Modernizace trati Praha – Kladno s připojením na Letiště Václava Havla Praha* byla opožděna z důvodu koordinace s jinými stavbami v dané lokalitě, projednání technického řešení s municipalitami a dotčenými orgány státní správy a také z důvodu úprav v zadání stavby. **Minimálně u dalších tří projektů sítě TEN-T dochází ke zpoždění v realizaci, což ohrožuje splnění cíle stanoveného v *Dopravní politice a v právním předpisu Evropské unie*<sup>4</sup>, tj. do roku 2030 provést modernizaci tratí na hlavní síti TEN-T.** (Viz odst. 4.6–4.9.)

- d) SŽ nedoložila příslušným stavebním úřadům u 7 kontrolovaných projektů úplné doklady při územním a stavebním řízení **a v důsledku toho došlo k prodloužení realizace projektů až o 4 roky.** Nejčastějším důvodem byl chybějící souhlas majitelů předmětných pozemků a řešení námitek účastníků řízení. **Nedostatečná příprava projektů vedla i ke změnám rozsahu a koncepce staveb a nárůstu předpokládaných nákladů projektů.** Ve dvou zjištěných případech nárůst předpokládaných nákladů činil 3 880 mil. Kč a 13 140 mil. Kč. (Viz odst. 4.10–4.11.)
- e) **U dvou z 15 kontrolovaných projektů bylo kontrolou NKÚ zjištěno, že byly účelné pouze částečně, neboť nebyly naplněny cíle těchto projektů.** Jednalo se o zvýšení rychlosti na trati a zkrácení jízdních dob. Cíle byly splněny u 5 projektů a u 8 projektů plnění zatím nemohlo být ověřeno, protože projekty ještě nebyly dokončeny a zkolaudovány. MD schválilo k realizaci projekty, které obsahovaly i cíle obtížně měřitelné, jako např. zvýšení konkurenceschopnosti železniční dopravy, zvýšení komfortu a kultury cestování a pozvednutí kvality a atraktivity železniční dopravy. **MD a SŽ plnění těchto cílů nehodnotily a MD nezpracovalo metodiku, na základě které by se tyto cíle hodnotily.** (Viz odst. 4.12–4.14.)
- f) **SŽ při řešení vad u projektů *Revitalizace trati Hradec Králové – Jaroměř – Trutnov* a *Zvýšení kapacity trati Nymburk – Mladá Boleslav, 1. stavba* nepostupovala v souladu s uzavřenou smlouvou, když neuplatnila sankce vůči zpracovateli chybné projektové dokumentace.** Při realizaci projektu *Zvýšení traťové rychlosti v úseku Havlíčkův Brod – Okrouhlice* vyčlenila SŽ ze zakázky práce na úpravu směrového a výškového uspořádání koleje č. 2 a **při následném zadání vzrostly jednotkové ceny o 134 % oproti stejným pracím provedeným u koleje č. 1,** což představuje částku ve výši 1 528 409 Kč bez DPH. (Viz odst. 4.15–4.16.)
- g) **U 8 projektů kontrola NKÚ identifikovala vzájemné vazby účastníků zadávacího řízení na zhotovitele projektové dokumentace a upozornila na riziko nedostatečného konkurenčního prostředí.** Ve dvou případech došlo k prodloužování zkušební provozu. U projektu *Optimalizace traťového úseku Lysá nad Labem (mimo) – Čelákovice (mimo)* **proplatila SŽ 878 900 Kč bez DPH na základě dodatku ke smlouvě neuveřejněného**

---

<sup>4</sup> Ustanovení čl. 13 a čl. 19 nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 1315/2013 ze dne 11. prosince 2013, o hlavních směrech Unie pro rozvoj transevropské dopravní sítě a o zrušení rozhodnutí č. 661/2010/EU (dále také „nařízení (EU) č. 1315/2013“).

v registru smluv, přičemž SŽ příslušnou částku v průběhu kontroly vrátila SFDI. (Viz odst. 4.17–4.20.)

h) **U SFDI nebyly kontrolou zjištěny nedostatky.** Smluvní zajištění přípravy a realizace mimokoridorových železničních tratí bylo v souladu s právními předpisy a schválenými rozpočty SFDI. Uvolňování, čerpání a zúčtování finančních prostředků probíhalo v souladu s uzavřenými smlouvami a platnými pravidly a předpisy SFDI. (Viz odst. 4.21.)

## II. Informace o kontrolované oblasti

**2.1 MD** je ústřední orgán státní správy a vykonává funkci zakladatele SŽ. MD odpovídá za tvorbu dopravní politiky v oblasti dopravy, zpracovává její koncepce a strategie. Schvaluje záměry projektů týkající se výstavby, rekonstrukce a modernizace železniční dopravní cesty a doporučuje jejich zařazení do rozpočtu SFDI. Odbor fondů Evropské unie Ministerstva dopravy je řídicím orgánem operačního programu *Doprava 2014–2020*.

**2.2 SŽ** je právnickou osobou, státní organizací, zřízenou zákonem č. 77/2002 Sb.<sup>5</sup> Zajišťuje ve smyslu zákona č. 266/1994 Sb.<sup>6</sup> provozování dráhy celostátní a drah regionálních ve vlastnictví státu, jejich provozuschopnost a modernizaci a rozvoj železniční dopravní cesty v rozsahu nezbytném pro zajištění dopravních potřeb státu a dopravní obslužnosti. Hospodaří s majetkem státu, mj. s železniční dopravní cestou, kde plní funkci vlastníka dráhy. SŽ je konečným příjemcem finančních prostředků z rozpočtu SFDI a Evropské unie (dále také „EU“) v rámci operačních programů.

**2.3 SFDI** byl zřízen ke dni 1. 7. 2000 zákonem č. 104/2000 Sb.<sup>7</sup> SFDI je právnickou osobou v působnosti MD. Finanční prostředky, s nimiž SFDI hospodaří, bylo možné podle ustanovení § 2 odst. 1 písm. c) zákona č. 104/2000 Sb. do 9. 5. 2016 použít na financování výstavby, modernizace, opravy a údržby celostátních a regionálních drah. Od 10. 5. 2016 je možné podle ustanovení § 2 odst. 1 písm. b) zákona č. 104/2000 Sb. použít tyto prostředky na financování nebo předfinancování výstavby nebo modernizace drah, s výjimkou lanových drah, které neslouží k zajišťování dopravní obslužnosti, výstavby nebo modernizace zařízení služeb nebo oprav, údržby nebo provozování celostátních nebo regionálních drah nebo zařízení služeb. Je zprostředkujícím subjektem dopravních operačních programů (*Doprava 2007–2013, Doprava 2014–2020, Doprava 2021–2027*).

**2.4 Operační program *Doprava 2014–2020*** (dále také „OPD II“) byl schválen usnesením vlády ČR ze dne 9. 7. 2014 č. 558 a Evropskou komisí dne 11. 5. 2015. Výkonem funkce řídicího orgánu (dále také „ŘO“) OPD II bylo, na základě usnesení vlády ČR ze dne 28. 11. 2012 č. 867, pověřeno MD. Dne 19. 5. 2015 byla mezi MD a SFDI uzavřena „*dohoda č. S-180-430/2015*“

---

<sup>5</sup> Zákon 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, a zákona č. 77/1997 Sb., o státním podniku, ve znění pozdějších předpisů.

Na základě zákona č. 367/2019 Sb., kterým se mění zákon č. 266/1994 Sb., o dráhách, ve znění pozdějších předpisů, a další související zákony, došlo s účinností od 1. ledna 2020 ke změně názvu na Správa železnic, státní organizace.

<sup>6</sup> Zákon č. 266/1994 Sb., o dráhách.

<sup>7</sup> Zákon č. 104/2000 Sb., o Státním fondu dopravní infrastruktury.

o delegování některých pravomocí a činností ŘO OPD na zprostředkující subjekt OPD na programové období 2014–2020“. MD delegovalo část svých pravomocí na SFDI jako zprostředkující subjekt, zejména pravomoci uzavírat víceleté smlouvy o financování projektu s příjemci na celou dobu realizace projektu, předfinancovat příjemcům příspěvky z OPD II a zajišťovat supervizi stavebních prací.

### III. Rozsah kontroly

**3.1** NKÚ prověřoval poskytování, čerpání a využití peněžních prostředků státu a Evropské unie na rekonstrukci vybraných mimokoridorových železničních tratí, především soulad nakládání s těmito peněžními prostředky s právními předpisy, účelnost, hospodárnost a efektivnost. Při kontrole se NKÚ zaměřil u MD na stanovení záměrů a priorit rekonstrukcí mimokoridorových tratí a na schvalování a vyhodnocování jednotlivých projektů. U SŽ se NKÚ zaměřil na dodržování harmonogramů realizace uvedených v koncepčních a strategických materiálech (zda jsou projekty realizovány v souladu s předpokládanými termíny a náklady), na důvody výběru a zařazení jednotlivých projektů k realizaci, kontrolu realizace vybraných projektů a hodnocení splnění cílů a přínosů kontrolovaných projektů. Dále se kontrola u SŽ zaměřila také na hodnocení ekonomické efektivnosti projektů při jejich výběru a schvalování. U SFDI se NKÚ zaměřil na poskytování a zúčtování peněžních prostředků určených na přípravu a realizaci projektů rekonstrukcí mimokoridorových tratí a ověřil také kontrolní činnost SFDI.

**3.2** NKÚ podrobně prověřil postup přípravy a realizace rekonstrukcí mimokoridorových železničních tratí u 15 projektů. Přehled kontrolovaných projektů je uveden v příloze č. 1 tohoto kontrolního závěru. Dále NKÚ zkontroloval na úrovni systému (tj. zařazení mezi prioritní projekty, termíny realizace, náklady apod.) všechny prioritní projekty, které byly zaměřeny na rekonstrukce mimokoridorových železničních tratí a byly uvedeny v *Dopravních sektorových strategiích – 2. fáze*.

**3.3** Kontrolováno bylo období od roku 2016 do 30. 6. 2021, v případě věcných souvislostí i období předcházející. Kontrolovaný objem peněžních prostředků státu a Evropské unie na 15 projektů vybraných ke kontrole činil 104 751,890 mil. Kč bez DPH.

**Pozn.:** Právní předpisy uvedené v tomto kontrolním závěru jsou aplikovány ve znění účinném pro kontrolované období.

### IV. Podrobné skutečnosti zjištěné kontrolou

#### Dopravní politika a DSS2

**4.1** Základním koncepčním materiálem byla v kontrolovaném období *Dopravní politika* schválená usnesením vlády ČR ze dne 12. 6. 2013 č. 449. V tomto dokumentu jsou v části 4.4.2.1 uvedeny mj. tyto hlavní zásady rozvoje železniční sítě:

- *Modernizace tratí na hlavní síti TEN-T pro osobní a nákladní dopravu a tratí zařazených do nákladních železničních koridorů dle Nařízení (EU) č. 913/2010 do roku 2030.*
- *Modernizace železničních tratí na globální síti TEN-T nejpozději do roku 2050.*

**4.2 Dopravní sektorové strategie – 2. fáze** vycházejí z priorit státní politiky v oblasti dopravy, které jsou obsaženy v *Dopravní politice*. Stanovují priority pro zajištění udržitelnosti existující dopravní infrastruktury, definují přístup k prioritám přípravy a následné realizace dopravní infrastruktury s ohledem na stav a hlavní problémy dopravy v ČR i s ohledem na mezinárodní závazky a přeshraniční souvislosti. DSS2 představují rovněž klíčový dokument pro jednotlivé resortní organizace, které zajišťují přípravu a realizaci staveb. DSS2 jsou základem i pro přípravu dalších koncepčních materiálů resortu dopravy řešících problematiku dopravní infrastruktury. DSS2 byly schváleny usnesením vlády ČR ze dne 13. 11. 2013 č. 850. V roce 2017 MD zpracovalo jejich aktualizaci, která byla schválena usnesením vlády ČR ze dne 27. 2. 2018 č. 136.

### Zpoždění realizace prioritních projektů a podpora jednoduchých projektů

**4.3** Kontrolou NKÚ bylo zjištěno, že **příprava některých prioritních projektů není realizována podle časových předpokladů uvedených v DSS2 a je prodlužována. MD schvalovalo a SŽ realizovala místo prioritních projektů i projekty, které nejsou v DSS2 označeny jako prioritní. Jednalo se o jednoduché projekty s nekomplikovanou přípravou a rychlou realizací** (záměr nevyžadoval posouzení v rámci EIA, územní a stavební řízení nebylo komplikované, stavba nevyžadovala žádné přeložky trati ani pozemních komunikací, napojení na dopravní a technickou infrastrukturu zůstalo beze změny apod.). Z 15 kontrolovaných projektů se jednalo o **čtyři takové projekty s náklady ve výši 3 347,323 mil. Kč bez DPH. V důsledku těchto skutečností byla efektivnost peněžních prostředků vynaložených na projekty snížena.**

Tabulka č. 1: Kontrolované projekty, které nepatří mezi prioritní projekty dle DSS2

| Poř. č. | Isprofin/ Isprofond | Název akce  | Celkové náklady projektu (v Kč bez DPH) |
|---------|---------------------|---|---|
| 1.      | 5 423 730 003       | Revitalizace trati Louny – Lovosice   | 1 231 178 018                           |
| 2.      | 5 313 720 005       | Revitalizace mezistaničních úseků Petřínov – Borovany (mimo) – Č. Budějovice (mimo) | 496 002 996                             |
| 3.      | 5 003 730 004       | Revitalizace trati Praha – Vrané nad Vltavou – Čerčany                              | 663 266 885                             |
| 4.      | 5 523 730 002       | Revitalizace trati Hradec Králové – Jaroměř – Trutnov                               | 956 875 497                             |
| Celkem  |                     |   | 3 347 323 396                           |

**Zdroj:** DSS2, informace SŽ.

**4.4** V DSS2 bylo obsaženo 69 prioritních projektů týkajících se rekonstrukcí mimokoridorových železničních tratí. Z tohoto počtu vyřadila SŽ 10 projektů, u kterých dále nepočítá s realizací. Mezi hlavní důvody patřilo např. sloučení s jiným úsekem, implementace ETCS<sup>8</sup>, ukončení pravidelného provozu, ekonomická neefektivnost staveb, opakované prověřování možných řešení staveb apod. Ze sledovaných 59 prioritních projektů měla být v době kontroly NKÚ (k 30. 6. 2021) ukončena, popř. zahájena realizace 39 prioritních projektů (viz příloha č. 2 tohoto kontrolního závěru). K 30. 6. 2021 bylo dokončeno 21 projektů, z toho devět projektů bylo dokončeno v termínech uvedených v DSS2, u devíti projektů došlo k posunutí termínů skutečné realizace oproti termínům uvedeným v DSS2 a u tří prioritních projektů nebyl termín realizace v DSS2 uveden. Dále u 13 prioritních projektů nebyl v DSS2 stanoven termín realizace a z tohoto důvodu nemohla kontrola NKÚ vyhodnotit, zda bude termín realizace dodržen. U zbývajících 25 prioritních projektů v realizaci, popř. v přípravě je předpoklad dodržení termínu realizace uvedeného v DSS2 pouze u dvou projektů.

<sup>8</sup> ETCS – European Train Control System (evropský vlakový zabezpečovací systém).

Z celkového počtu 39 prioritních projektů, které měly být k 30. 6. 2021 ukončeny nebo zahájeny, byl dodržen termín realizace uvedený v DSS2 pouze u 9 prioritních projektů, což je 23 %.

#### **Příklad č. 1**

U projektu *Železniční trať Ústí nad Labem – Chomutov – Cheb* byl v DSS2 uveden termín realizace 2016–2023. Aktuální termín realizace je 2019–2035. K posunu termínu realizace kontrola NKÚ zjistila, že se jedná o 24 staveb vzájemně dotčených výlukovou činností na jednom výlukovém rameni. Některé infrastrukturní stavby musí předcházet stavbám ERTMS<sup>9</sup>, a proto budou poslední stavby dokončeny až v letech 2034/2035. U tohoto projektu tak došlo k posunu zahájení realizace o tři roky a posunu ukončení realizace o 12 let.

#### **Růst nákladů prioritních projektů**

**4.5** U 59 prioritních projektů jsou aktuální náklady předpokládány ve výši 440 806 mil. Kč bez DPH. Kontrolou NKÚ bylo zjištěno, že **došlo k nárůstu odhadu aktuálních nákladů oproti nákladům uváděným v DSS2 o částku ve výši 214 327 mil. Kč bez DPH, což je cca o 95 % více oproti plánovaným nákladům uváděným v DSS2.** Původně byly plánované náklady na prioritní projekty uvedené v DSS2 ve výši 226 479 mil. Kč bez DPH. **Existuje tedy riziko, že nebude dostatek finančních prostředků na pokrytí a dokončení všech výše uvedených prioritních projektů,** protože MD v DSS2 původně počítalo jen s cca polovičními náklady na realizaci těchto prioritních projektů. MD ani SŽ nebyly schopny do ukončení kontroly NKÚ predikovat, jaké budou mít zdroje v budoucnu a jaké projekty budou muset vyřadit nebo zastavit.

#### **Příklad č. 2**

U projektu *Optimalizace trati Kolín – Všetaty – Děčín* byly aktuální náklady k 30. 6. 2021 ve výši 64 457 mil. Kč bez DPH, nárůst je o 52 457 mil. Kč bez DPH z původních 12 000 mil. Kč bez DPH uváděných v DSS2 ve verzi z roku 2013 (nárůst činí 437,1 %). V DSS2 ve verzi z roku 2017 byly uvedeny náklady 26 299 mil. Kč bez DPH, současné náklady tedy představují nárůst o 38 158 mil. Kč. Projekt se skládá ze dvou projektů, a to *Optimalizace trati Všetaty – Kolín* a *Optimalizace trati Děčín – Všetaty*. Studie proveditelnosti z roku 2015 odhadovala náklady na 25 290 mil. Kč. Hlavním důvodem nárůstu nákladů byla nezbytnost provedení úprav trakčního napájení s ohledem na pokračující konverzi dalších tratí, zavedení ETCS<sup>10</sup> a ztrojkolejnění v úseku Libice – Lysá nad Labem a Všetaty – Mělník. **Oproti DSS2 došlo ke změně koncepce projektu.**

#### **Zpoždování realizace prioritních projektů na síti TEN-T**

**4.6** V *Dopravní politice* je mj. stanoven závazek provést do roku 2030 modernizaci tratí na hlavní síti TEN-T. Tento závazek vyplývá z čl. 13 a čl. 19 nařízení (EU) č. 1315/2013. Dle DSS2 byla klíčovým úkolem realizace dvou prioritních projektů na síti TEN-T, a to stavby *Modernizace tratě Brno – Přerov* a *Modernizace trati Praha – Kladno s připojením na Letiště Václava Havla Praha*. U těchto projektů **měla být do roku 2020 dokončena projektová**

<sup>9</sup> ERTMS – *European Rail Traffic Management System* (evropský systém řízení železniční dopravy).

<sup>10</sup> ETCS – *European Train Control System* (evropský vlakový zabezpečovací systém).



**příprava** a měla být zahájena realizace. **Do doby ukončení kontroly nebyla realizace zahájena ani u jednoho z nich.**

**4.7** Projekt *Modernizace tratě Brno – Přerov* měl být dle DSS2 realizován v letech 2020–2025. Projekt byl rozdělen do 5 staveb (viz tabulka č. 2). Aktuální termíny realizace jsou uvedeny v tabulce č. 2 a vyplývá z nich prodloužení předpokládané doby dokončení projektu o 6 let. Důvodem posunutí termínu realizace byly koncepční změny projektu. Projekt se v době kontroly NKÚ nacházel ve stavu zpracování, popř. aktualizace přípravné projektové dokumentace, přičemž pouze u dvou staveb v úseku Nezamyslice – Kojetín – Přerov probíhalo územní řízení.

Tabulka č. 2: Předpokládaný termín realizace dle DSS2 a aktuální termíny realizace

| Název stavby                  | Termín realizace dle DSS2 ve verzi z roku 2017 | Termíny realizace zjištěné kontrolou projektu |
|-------------------------------|--|---|
| 1. stavba Brno–Blažovice      | 2020–2025                                      | 01/2027–12/2029                               |
| 2. stavba Blažovice–Vyškov    |  | 10/2025–09/2031                               |
| 3. stavba Vyškov–Nezamyslice  |  | 10/2025–12/2029                               |
| 4. stavba Nezamyslice–Kojetín |  | 08/2024–10/2027                               |
| 5. stavba Kojetín–Přerov      |  | 08/2024–10/2027                               |

**Zdroj:** informace SŽ, schválené záměry staveb.

**4.8** Projekt *Modernizace trati Praha – Kladno s připojením na Letiště Václava Havla Praha* měl být dle DSS2 realizován od roku 2018 (v aktualizaci DSS2 z roku 2017 byl termín realizace projektu posunut na období 2021–2025). Aktuálním termínem realizace jsou léta 2021–2029. Důvodem posunutí termínu realizace byly úpravy zadání, koordinace s jinými stavbami v lokalitě a projednání technického řešení s municipalitami a dotčenými orgány státní správy. V době kontroly NKÚ se projekt nacházel ve stavu přípravy.

**4.9 Minimálně u dalších tří prioritních projektů hrozí riziko, že nebudou splněny závazky uvedené v Dopravní politice a v nařízení (EU) č. 1315/2013**

- Projekt *Optimalizace trati Kolín – Všetaty – Děčín* má být podle aktuálního odhadu realizován v období 2023–2033. Dle DSS2 měla být realizace zahájena od roku 2017. K prodloužení termínu realizace došlo z důvodu navýšení nákladů (z původních 12 000 mil. Kč bez DPH uváděných v DSS2 na aktuální náklady ve výši 64 457 mil. Kč bez DPH), pozměnění rozsahu stavby a v důsledku toho nutnosti provést úpravy projektu a ten opakovaně schválit.
- Projekt *Modernizace trati Brno – Přerov, 2. stavba Blažovice – Vyškov* má být realizován 10/2025–09/2031. Původní termín realizace dle DSS2 byl 2020–2025. K posunu termínů došlo v důsledku koncepční změny přípravy stavby na celé trati Brno – Přerov.
- Projekt *Železniční trať Ústí nad Labem – Chomutov – Cheb* měl být realizován v období 2016–2023. Aktuální termín realizace je 2019–2035. Jedná se o 24 staveb vzájemně dotčených výlukovou činností na jednom výlukovém rameni. Některé infrastrukturní stavby musí předcházet stavbám ERTMS, a proto budou poslední stavby dokončeny až v letech 2034/2035.

Současně hrozí riziko, že se i u dalších prioritních projektů realizovaných v síti TEN-T může termín ukončení realizace posunout až do období po roce 2030.

## Nedostatečná příprava staveb

### 4.10 U sedmi z kontrolovaných projektů došlo ke zpoždění územního nebo stavebního řízení.

Mezi hlavní důvody patřil postup SŽ, která předložila neúplnou žádost o územní rozhodnutí, v důsledku čehož bylo územní řízení přerušeno a znovu bylo obnoveno až po doplnění žádosti ze strany SŽ. Obdobné případy byly zjištěny také u stavebního řízení.

#### Příklad č. 3

U projektu *Revitalizace trati Rokycany – Nezvěstice* bylo zjištěno, že SŽ v rámci přípravy stavby předložila stavebnímu odboru Městského úřadu v Rokycanech (dále také „MÚ Rokycany“) následující žádosti:

- Žádost o vydání územního rozhodnutí – rozhodnutí o umístění stavby podala SŽ dne 24. 7. 2014. MÚ Rokycany dne 30. 7. 2014 řízení přerušil a vyzval SŽ k doplnění žádosti. Řízení bylo znovu zahájeno dne 28. 1. 2015 (**délka přerušeni byla 182 dnů**). Územní rozhodnutí bylo vydáno dne 4. 3. 2015 a právní moci nabylo dne 8. 4. 2015.
- Žádost o vydání územního rozhodnutí – rozhodnutí o umístění stavby (změna) podala SŽ dne 18. 5. 2015. MÚ Rokycany dne 23. 6. 2015 řízení přerušil a vyzval SŽ k doplnění žádosti. Řízení bylo znovu zahájeno dne 14. 10. 2015 (**délka přerušeni byla 113 dnů**). Územní rozhodnutí bylo vydáno dne 19. 11. 2015, právní moci nabylo dne 28. 12. 2015.
- Žádost o vydání územního rozhodnutí – rozhodnutí o umístění stavby dvou přejezdů podala SŽ dne 9. 12. 2013. MÚ Rokycany dne 30. 12. 2013 řízení přerušil a vyzval SŽ k doplnění žádosti. Řízení bylo znovu zahájeno dne 8. 6. 2015 (**délka přerušeni byla 525 dnů**). Územní rozhodnutí bylo vydáno dne 8. 8. 2015 a právní moci nabylo dne 19. 9. 2015.
- Žádost o vydání územního rozhodnutí – rozhodnutí o umístění stavby tří přejezdů podala SŽ dne 9. 12. 2013. MÚ Rokycany dne 3. 1. 2014 řízení přerušil a vyzval SŽ k doplnění žádosti. Řízení bylo znovu zahájeno dne 30. 7. 2015 (**délka přerušeni byla 514 dnů**). Územní rozhodnutí bylo vydáno dne 19. 10. 2015 a právní moci nabylo dne 26. 11. 2015.
- Žádost o vydání územního rozhodnutí – rozhodnutí o umístění stavby osmi přejezdů podala SŽ dne 6. 11. 2013. MÚ Rokycany dne 22. 4. 2014 řízení přerušil a vyzval SŽ k doplnění žádosti. Řízení bylo znovu zahájeno dne 27. 6. 2014 (**délka přerušeni byla 66 dnů**). Územní rozhodnutí bylo vydáno dne 15. 8. 2014 a právní moci nabylo dne 19. 9. 2014.

Z výše uvedených skutečností vyplývá, že v pěti případech správní úřad územní řízení přerušil a vyzval SŽ k doplnění předložené žádosti, aby mohlo být řízení obnoveno a vydáno územní rozhodnutí. Nejčastějším důvodem přerušeni řízení byly chybějící souhlasy majitelů pozemků dotčených stavbou a jejím provedením.

**Délka přerušeni řízení** pro doplnění chybějících podkladů **dosáhla v jednom případě až 525 dnů**. Další zpoždění ve vydání územního rozhodnutí po znovuzahájení řízení způsobovaly námitky účastníků řízení, které SŽ musela řešit. Jednalo se např. o vyjádření nesouhlasu s umístěním přejezdového zabezpečovacího zařízení v blízkosti obydlí účastníka řízení nebo nesouhlas se zprovozněním koleje umístěné v blízkosti studny účastníka řízení apod.

**Celkově trvalo územní řízení o vydání územního rozhodnutí** od podání první žádosti o jeho vydání dne 4. 1. 2012 do nabytí právní moci územního rozhodnutí o změně umístění stavby dne 28. 12. 2015 **téměř čtyři roky**.

**4.11 U prioritních projektů docházelo v průběhu přípravy a realizace ke změnám rozsahu jednotlivých projektů.** Jednalo se např. o upřesnění rozsahu stavby uvedeného v dokumentaci pro stavební povolení, zpřesnění technického řešení projektu, změnu norem a předpisů, nárůst množství prací a materiálů, uložení odpadu, koncepční změny (např. zdvoukolejnění trati), realizace mimoúrovňového křížení jako náhrady za zrušené přejezdy apod. **V důsledku těchto změn docházelo k prodlužování termínů realizace a nárůstu nákladů oproti původně uvažovaným.** Příčinou provádění následných zásadních koncepčních změn a dodatečných změn technického řešení s významným dopadem na růst nákladů byla zejména nedostatečná příprava jednotlivých projektů.

#### **Příklad č. 4**

U projektu *Modernizace a elektrizace trati Otrokovice – Vizovice* byly aktuální náklady k 30. 6. 2021 ve výši 11 880 mil. Kč bez DPH. Projekt byl však původně připravován podle úplně jiného rozsahu. V DSS2 byly uvedeny náklady ve výši 3 415 mil. Kč bez DPH, v aktualizaci DSS2 z roku 2017 byly uvedeny náklady ve výši 8 000 mil. Kč bez DPH. Nárůst nákladů byl způsoben koncepční změnou rozsahu stavby z původní Otrokovice – Zlín na Otrokovice – Vizovice. Navýšení je způsobeno kompletním zdvoukolejněním oproti původnímu částečnému zdvoukolejnění, změnou předpisů a norem, inflací, zařazením tunelu a dvou rozsáhlých nadjezdů a zařazením ETCS. Na základě výše uvedených změn došlo k nárůstu ceny o 3 880 mil. Kč bez DPH.

#### **Příklad č. 5**

U projektu *Modernizace trati Praha – Kladno s připojením na letiště Ruzyně – II. etapa* byly v DSS2 uvedeny náklady ve výši 14 300 mil. Kč bez DPH, v aktualizaci DSS2 z roku 2017 byly uvedeny náklady ve výši 29 600 mil. Kč bez DPH. SŽ uvedla, že z dosud schválených dokumentací lze stanovit náklady celého projektu aktuálně ve výši 42 740 mil. Kč bez DPH. Projekt se skládá ze dvou akcí, a to *Modernizace trati Praha – Kladno s připojením na letiště Ruzyně – I. etapa – 1. stavba Praha Veleslavín – letiště Ruzyně* a *Modernizace trati Praha – Kladno s připojením na letiště Ruzyně – II. etapa*. Projekt byl rozpracován do jednotlivých traťových úseků vč. stanic dle vybrané varianty studie proveditelnosti, tj. komplexního vyřešení nového spojení s Letištěm Václava Havla Praha. Nárůst nákladů je způsoben podrobnější projektovou přípravou jednotlivých úseků trati a úpravou nebo změnou technického řešení. Výrazné navýšení generovalo technické řešení ražených tunelů v úseku Dejvice – Veleslavín a dále požadavky municipalit ve vztahu k rušeným přejezdům, vzniku nových podchodů aj. V důsledku výše uvedených změn došlo k nárůstu ceny o 13 140 mil. Kč bez DPH.

**4.12** U pěti kontrolovaných projektů *Revitalizace mezistaničních úseků Petřikov – Borovany (mimo) – Č. Budějovice (mimo)*, *Revitalizace trati Rokycany – Nezvěstice*, *Zvýšení kapacity trati Nymburk – Mladá Boleslav, 1. stavba*, *Revitalizace trati Praha – Vrané nad Vltavou – Čerčany* a *Rekonstrukce koleje č. 1 a 2 Ostrov nad Oslavou – Žďár nad Sázavou* byly prostředky ve výši 3 627 973 829 Kč bez DPH použity účelně. U výše uvedených projektů bylo kontrolou NKÚ ověřeno, že hlavní cíle projektů i plánované monitorovací indikátory byly splněny.

U dvou kontrolovaných projektů *Revitalizace trati Hradec Králové – Jaroměř – Trutnov* a *Zvýšení tratové rychlosti v úseku Havlíčkův Brod – Okrouhlice* s celkovými náklady ve výši 1 521 260 310 Kč bez DPH bylo kontrolou NKÚ zjištěno, že tyto dva projekty byly účelné pouze částečně, neboť nebyly naplněny cíle projektů. Jednalo se o zvýšení rychlosti na trati a zkrácení jízdých dob. U ostatních osmi kontrolovaných projektů nemohla kontrola NKÚ vyhodnotit účelnost použití prostředků, protože projekty nebyly ještě dokončeny, zkolaudovány, popřípadě byla financována pouze příprava. Nebylo tedy možné hodnotit splnění hlavních cílů a plánovaných monitorovacích indikátorů.

#### **Příklad č. 6**

U projektu *Zvýšení tratové rychlosti v úseku Havlíčkův Brod – Okrouhlice* stanovila SŽ šest cílů a čtyři monitorovací ukazatele. SŽ vyhodnotila výstupové monitorovací ukazatele projektu jako splněné ve výši 100 %, šlo o ukazatele „celková délka rekonstruovaných nebo modernizovaných železničních tratí“ (v km), „celková délka rekonstruovaných železničních tratí, z toho TEN-T“ (v hodnotě 6,337 km) a „délka železničních tratí, na kterých je zavedeno DOZ či modernizováno zabezpečovací zařízení“ (v hodnotě 7,307 km). Poslední výkonový monitorovací ukazatel „hodnota úspory času v žel. dopravě“ v hodnotě 1 128 720 €/rok vyhodnotila SŽ v době kontroly NKÚ pouze částečně jako kvalifikovaný odhad, proto byl splněn pouze z 50 %.

Cíl „zlepšení stavebně technického stavu úseku trati a zvýšení bezpečnosti železničního provozu“ byl SŽ splněn a vyhodnocen. Cíl „vytvoření podmínek pro rozvoj žel. dopravy, zlepšení kultury cestování a zvýšení atraktivity železniční dopravy v regionu“ nebyl splněn a vyhodnocen.

U cíle „zvýšení rychlosti pro klasické soupravy do 100 km/h a pro naklápěcí jednotky do 120 km/h“ předložila SŽ tabulky tratových rychlostí, z nichž vyplývá, že trať je na tyto rychlosti uzpůsobena. Pro naplnění cíle je však potřeba nasadit výkonnější vlakové jednotky s předpokládaným vlivem na zvýšení tratové rychlosti. Tuto skutečnost nemůže SŽ ovlivnit, protože o nasazení vlakových jednotek na trati rozhoduje dopravce, resp. objednatel regionální dopravy.

**4.13** U projektu *Revitalizace tratě Louny – Lovosice* byly na mostních objektech v km 11,314 a v km 11,559 každoročně prováděny prohlídky dle vyhlášky č. 177/1995 Sb.<sup>11</sup> a podle vnitřního předpisu SŽ *Správa mostních objektů*. Z předložených protokolů o prohlídce mostu v km 11,559 z roku 2013 a mostu v km 11,314 z roku 2014 vyplývá, že mosty byly poškozeny korozí a jejich fyzický stav se zhoršoval. Následně v roce 2017 byla provedena mimořádná prohlídka mostu v km 11,559 kvůli zhoršujícímu se fyzickému stavu nosné ocelové konstrukce mostu. Konstatováno bylo značné oslabení prvků konstrukce korozí a narůstající šterbinová koroze. Z předložených dokladů vyplynulo, že **SŽ již v době přípravy projektu, tzn. v roce 2013**

<sup>11</sup> Vyhláška č. 177/1995 Sb., kterou se vydává stavební a technický řád drah.

a 2014, disponovala informacemi, že mosty v km 11,314 a 11,559 jsou výrazně poškozeny korozi a jejich stav se zhoršuje. Důvod, proč diagnostiku mostů neprovedla v rámci přípravy projektu včas tak, aby mohla případnou výměnu mostů za nové zařadit do připravovaného projektu, SŽ nevysvětlila. Mezi hlavní cíle projektu patřilo např. zvýšení rychlosti, zkrácení provozních dob a zvýšení bezpečnosti cestujících. Tyto **hlavní cíle z důvodu vyjmutí dodatečně rekonstruovaných mostů nemohly být realizací projektu v plném rozsahu naplněny. Dalším důsledkem až dodatečně prováděné rekonstrukce uvedených mostů bylo snížení komfortu pro cestující**, neboť krátce po dokončení projektu v dubnu 2020 byl provoz na této trati znovu přerušen v období od 15. 6. do 22. 9. 2021 z důvodu výluky potřebné pro dodatečné provedení rekonstrukce mostů. **V případě řádně provedené přípravy projektu včetně včasného zjištění skutečného stavu mostů mohla SŽ vzniku této situace předejít.**

#### **Cíle projektů bez hodnocení jejich plnění**

**4.14** Kontrolou NKÚ bylo u 15 kontrolovaných projektů zjištěno, že měřitelné cíle a plánované monitorovací indikátory byly ve většině případů splněny a vyhodnoceny. Jednalo se o cíle jako zlepšení technického stavu a parametrů trati, zvýšení bezpečnosti železničního provozu a cestujících, zvýšení traťové rychlosti, snížení provozních nákladů na obsluhu zabezpečovacího zařízení, zavedení prostorové průchodnosti, dosažení traťové třídy zatížení, zajištění bezbariérového přístupu ve stanicích, zvýšení kapacity železniční tratě apod. **MD ale schvalovalo k realizaci rovněž záměry projektů, které obsahovaly i cíle obtížně měřitelné.** Jednalo se o cíle jako zvýšení konkurenceschopnosti železniční dopravy, zvýšení komfortu cestování, zvýšení kvality a atraktivity železniční dopravy, zvýšení kultury cestování apod. **MD standardně neprovádí hodnocení obtížně měřitelných cílů s ohledem na složitost a nákladnost těchto hodnocení. Dále MD nezpracovalo ani žádnou konkrétní metodiku, na základě které by bylo možné plnění těchto cílů hodnotit.**

#### **Neuplatnění sankcí**

**4.15** V průběhu kontroly realizace jednotlivých kontrolovaných projektů byly zjištěny chyby a nedostatky v projektové dokumentaci u dvou projektů. Chybné zpracování projektové dokumentace zapříčinilo vznik víceprací. SŽ tyto chyby v projektové dokumentaci v některých případech reklamovala u zhotovitele, který je na vlastní náklady odstranil, a dále také uplatňovala vůči projektantovi sankce v podobě smluvní pokuty. V jiných případech však SŽ takto nepostupovala a reklamaci vad projektu ani smluvní pokutu neuplatnila. **V těchto případech SŽ při řešení vad projektu nepostupovala v souladu s uzavřenou smlouvou o dílo (dále také „SoD“), když neuplatnila sankce ve formě smluvní pokuty z ceny za zpracování projektu dle obchodních podmínek SoD.**

#### **Příklad č. 7**

U projektu *Revitalizace trati Hradec Králové – Jaroměř – Trutnov* NKÚ zjistil, že v průběhu stavební realizace se objevily chyby a nedostatky projektové dokumentace (nesoulad mezi výkresovou částí a výkazem výměr, nedostatečné zpracování projektu, chybějící položky ve výkazu výměr). SŽ schválila ve změnových listech (dále také „ZL“) č. 2, 6, 8, 12, 19 a 20 stavební vícepráce v objemu 15 320 414,51 Kč bez DPH s podmínkou, že bude provedena reklamace vad projektu ve smyslu SoD. SŽ reklamovala pouze vady projektu identifikované v ZL č. 6, 8 a 12 v objemu stavebních víceprací 5 086 803,45 Kč bez DPH, které projektant bezplatně odstranil. SŽ uplatnila vůči projektantovi dvakrát sankci v podobě smluvní pokuty ve výši 0,5 % z ceny projektu u vad identifikovaných v ZL č. 6 a 8. Zpracovatel projektové dokumentace smluvní pokutu v celkové výši 254 274 Kč uhradil.

SŽ u ZL č. 2, 19 a 20 v objemu stavebních víceprací 10 233 611,06 Kč bez DPH neuplatnila písemně reklamaci vad projektu a nevyužila možnost uplatnit vůči projektantovi sankci ve formě smluvní pokuty ve výši 0,5 % z ceny projektu za každý případ (127 137 Kč) nebo v podobě podílu na úhradě stavebních víceprací, které vznikly v důsledku vad projektu, a to až do výše 10 % ceny projektu (max. 2 542 740 Kč).

SŽ u ZL č. 12 v objemu stavebních víceprací 567 153,80 Kč bez DPH dne 16. 4. 2017 reklamovala vadu projektu a žádala o její odstranění, ale při reklamaci nevyužila možnost uplatnit vůči projektantovi sankci dle obchodních podmínek SoD.

#### **Příklad č. 8**

U projektu *Zvýšení kapacity trati Nymburk – Mladá Boleslav, 1. stavba* NKÚ zjistil, že SŽ u stavebních víceprací dle ZL č. 6, 7, 9 a 10 v objemu nejméně 8 057 507,19 Kč bez DPH neuplatnila vůči projektantovi sankci za vady projektu, které vedly k nutnosti zajistit vícepráce. Pokuta byla sjednána ve výši 0,5 % z ceny projektu za každý případ, tj. 172 200 Kč při ceně projektu 34 440 000 Kč bez DPH, a mohla tedy dosáhnout celkové výše 688 800 Kč bez DPH. Ani v jednom případě reklamace vad projektu neuplatnila SŽ vůči projektantovi sankci v podobě podílu na úhradě stavebních víceprací, které vznikly v důsledku vad projektu. Dle ZL č. 6, 7, 9 a 10 v objemu vícenákladů nejméně 7 595 652,19 Kč bez DPH mohla SŽ uplatnit sankci i opakovaně až do výše 10 % ceny projektu, tj. do částky 3 444 000 Kč bez DPH.

### **Jednotkové ceny v následném JŘBU<sup>12</sup> o 134 % vyšší oproti původní stavbě**

**4.16** Kontrolou NKÚ bylo zjištěno, že SŽ si při zadání projektu *Zvýšení traťové rychlosti v úseku Havlíčkův Brod – Okrouhlice* vyhradila možnost použít JŘBU dle ustanovení § 100 odst. 3 zákona č. 134/2016 Sb.<sup>13</sup> pro poskytnutí stavebních prací vybraným dodavatelem, a to pro provedení následné úpravy směrového a výškového uspořádání koleje č. 2. Tato skutečnost nastala po rozdělení stavby do dvou etap realizovaných v letech 2017 a 2018, kdy zhotovitel prováděl v roce 2017 práce na koleji č. 1 (včetně prací následné úpravy směrového a výškového uspořádání koleje č. 1) a v roce 2018 stejné práce na koleji č. 2 (mimo prací následné úpravy směrového a výškového uspořádání koleje). Proto SŽ rozdělila stavební objekt (dále také „SO“) *11-01 Železniční svršek* na dva podobjekty, a to *SO 11-01.1 Železniční svršek*, který obsahoval všechny práce spojené s tímto stavebním objektem v obou kolejích,

<sup>12</sup> JŘBU – jednací řízení bez uveřejnění.

<sup>13</sup> Zákon č. 134/2016 Sb., o zadávání veřejných zakázek.



a SO 11-01.2 *Železniční svršek*, který obsahoval jen práce následné úpravy směrového a výškového uspořádání koleje č. 2. Tyto práce měly být provedeny do 13 měsíců od zavedení zkušebního provozu (předpokládaným termínem dle TKP<sup>14</sup> bylo datum 21. 8. 2019). Proto byly tyto práce vyčleněny z předmětu stavby. Uvedené práce byly nezbytné k dokončení celého díla. V původní nabídce ze dne 13. 2. 2017 nabídl vybraný dodavatel u SO 11-01.1 *Železniční svršek* u položky „R542311 *Následná úprava směrového a výškového uspořádání koleje na pražcích betonových*“ v délce 6 338 m provedení prací za jednotkovou cenu 180,04 Kč/m, tj. celkem 1 141 093,32 Kč bez DPH.

**Dne 16. 11. 2018 vyzvala SŽ téhož dodavatele k předložení cenové nabídky v JŘBU pro SO 11-01.2 *Železniční svršek* k provedení následné úpravy směrového a výškového uspořádání koleje č. 2. Dodavatel předložil nabídku s cenou ve výši 2 669 502,22 Kč bez DPH, přičemž jednotková cena byla ve výši 421,19 Kč/m bez DPH. Nabídnutá cena byla o 134 % vyšší než v nabídce ze dne 13. 2. 2017 na stejné práce u koleje č. 1. Nejednalo se o nové práce. SŽ věděla, že uvedené práce jsou nezbytné, a znala předpokládanou dobu jejich provedení. NKÚ zjistil, že postupem v rámci JŘBU došlo v tomto případě k nárůstu jednotkové ceny prací následné úpravy směrového a výškového uspořádání koleje č. 2 o 134 % oproti stejným pracím provedeným u koleje č. 1, čímž došlo k navýšení vynaložených prostředků ve výši rozdílu celkových cen za práce následné úpravy směrového a výškového uspořádání koleje, toto navýšení činilo 1 528 408,90 Kč bez DPH. Použití jednacího řízení bez uveřejnění při pracích následné úpravy uspořádání koleje vytváří riziko navýšení nákladů na tyto práce oproti jejich běžnému provedení v rámci stavby. U dalších staveb prověřovaných kontrolou NKÚ nebyl podobný postup zjištěn.**

**Vzájemné propojení účastníků zadávacího řízení na zhotovitele projektové dokumentace a propojení poskytovatele služeb technického dozoru investora se zhotovitelem projektové dokumentace**

**4.17 Kontrolou NKÚ byla u osmi kontrolovaných projektů zjištěna vzájemná propojenost účastníků zadávacího řízení na zhotovitele projektové dokumentace. NKÚ upozorňuje na možné riziko nedostatečného konkurenčního prostředí.**

#### **Příklad č. 9**

U projektu *Rekonstrukce koleje č. 1 a 2 Ostrov nad Oslavou – Žďár nad Sázavou* bylo kontrolou NKÚ zjištěno, že SŽ zahájila otevřené zadávací řízení na sektorovou nadlimitní veřejnou zakázku na zhotovení projektové dokumentace odesláním oznámení k uveřejnění ve *Věstníku veřejných zakázek* dne 21. 8. 2014 pod ev. č. zakázky 495137. Ve lhůtě pro podání nabídek byly zadavateli doručeny tři nabídky, které byly předmětem posouzení a hodnocení. Z údajů ve výročních zprávách uchazečů č. 1–3 bylo ověřeno, že všichni tři uchazeči byli v době zadávacího řízení propojeni personálně (prostřednictvím členů představenstva nebo dozorcí rady) i majetkově s ovládajícími osobami. Nabídkové ceny všech uchazečů byly vyšší než předpokládaná hodnota zakázky, nejvyšší nabídka byla vyšší o 4 690 200 Kč (19,2 %) a nejnižší nabídka o 4 282 000 Kč bez DPH (17,5 %).

<sup>14</sup> TKP – technické kvalitativní podmínky staveb.

**4.18** U čtyř kontrolovaných projektů zjistil NKÚ personální a majetkové propojení poskytovatele služeb technického dozoru investora (dále také „TDI“) a geotechnického dozoru investora (dále také „GTDI“) se zhotovitelem projektové dokumentace. Přestože výše uvedené propojení účastníků platné právní předpisy nezakazují, kontrola **NKÚ upozorňuje na riziko, které spatřuje z hlediska kvality a nezávislosti kontroly a možného střetu zájmů při sledování, posuzování a schvalování oprávněnosti změn během výstavby.**

#### **Příklad č. 10**

U projektu *Rekonstrukce koleje č. 1 a 2 Ostrov nad Oslavou – Žďár nad Sázavou* zajišťoval výkon technického dozoru stavebníka (dále také „TDS“) zaměstnanec SŽ. Výkon pomocných činností TDI a GTDI zadala SŽ na základě smluv o dílo. Z údajů ve výročních zprávách za rok 2016 (založených ve sbírce listin) bylo zjištěno, že poskytovatelé služeb TDI a GTDI byli personálně a majetkově propojeni se zhotovitelem projektové dokumentace.

#### **Příklad č. 11**

U projektu *Revitalizace tratě Louny – Lovosice* bylo z údajů ve výročních zprávách za rok 2018 (založených ve sbírce listin) zjištěno, že zpracovatel projektové dokumentace byl personálně a majetkově propojen se subjektem poskytujícím služby technického dozoru investora.

### **Prodlužování zkušebního provozu**

**4.19** Ve dvou případech **došlo k prodloužení zkušebního provozu.** V prvním případě došlo k prodloužení kolaudačního řízení, neboť žádost SŽ o vydání kolaudačního rozhodnutí nebyla úplná, kolaudační řízení bylo přerušeno a žádost musela být doplněna. V druhém případě SŽ nezajistila potřebné doklady pro kolaudaci a z tohoto důvodu byl opakovaně prodlužován **zkušební provoz, ten v době kontroly trval více než pět let.**

#### **Příklad č. 12**

U projektu *Zvýšení traťové rychlosti v úseku Golčův Jeníkov – Čáslav* bylo kontrolou NKÚ zjištěno, že stavební povolení čj. DUCR-68682/15/Vv uvádí, že stavba bude dokončena nejpozději do 31. 12. 2018, včetně zkušebního provozu. V dodatku č. 1 „rámcové smlouvy o financování projektu“ ze dne 7. 8. 2018 byl termín zahájení provozní fáze stanoven na 28. 10. 2017. V závěrečné zprávě za celé období realizace projektu ze dne 11. 9. 2018 byl uveden termín skutečného dokončení stavby 28. 8. 2017 a termín zahájení provozu 29. 8. 2017.

Zhotovitel dokončil stavební práce 85 dnů před termínem stanoveným ve smlouvě o dílo (21. 11. 2017). SŽ uváděla jednotlivé SO do zkušebního provozu postupně od 18. 11. 2016 do 20. 7. 2017 s trváním do 31. 12. 2018. **Zkušební provoz celé stavby byl SŽ třikrát prodloužen.** Hlavní důvody spočívaly v tom, že SŽ nezajistila kompletní dokladovou část pro provedení závěrečné kontrolní prohlídky stavby, stavba nebyla připravena ke kolaudaci z důvodu probíhajících reklamačních řízení, SŽ neprovedla aktualizaci studie měření hluku a nevyhodnotila zkušební provoz. **Poslední prodloužení mělo skončit 31. 12. 2021.**

**Zkušební provoz trval od 18. 11. 2016 (vydání prvního zápisu z jednání o zavedení zkušebního provozu), tedy více než pět let. Konečný termín ukončení zkušebního provozu stavby Zvýšení traťové rychlosti v úseku Golčův Jeníkov – Čáslav nebylo možné v době kontroly NKÚ určit.**



### **Příklad č. 13**

U projektu *Revitalizace trati Hradec Králové – Jaroměř – Trutnov* byly kontrolou NKÚ zjištěny tyto skutečnosti: Zhotovitel zahájil realizaci I. fáze dne 22. 6. 2015 a stavebně ji dokončil dne 31. 1. 2016, realizaci II. fáze zahájil dne 1. 2. 2016 a stavebně ji dokončil dne 31. 5. 2017, tedy v termínech dle SoD. Stavba byla uváděna do zkušebního provozu postupně od 14. 8. 2015 do 27. 8. 2020. Drážní úřad na žádost SŽ opakovaně prodloužil zkušební provoz celé stavby, a to do 31. 7. 2018, 31. 8. 2019 a 31. 8. 2020. SŽ o kolaudaci požádala až v srpnu 2020 z důvodu vytíženosti na ostatních stavbách a dlouhodobé pracovní neschopnosti TDS. Drážní úřad povolil trvalé užívání stavby na základě kolaudačního souhlasu dne 28. 8. 2020 téměř po pětiletém zkušebním provozu stavby.

**4.20** SŽ u projektu *Optimalizace traťového úseku Lysá nad Labem (mimo) – Čelákovice (mimo)* uzavřela dne 14. 2. 2020 dodatek č. 3/2020 ke smlouvě o dílo se zhotovitelem projektové dokumentace. Tento dodatek však v rozporu s § 5 odst. 2 zákona č. 340/2015 Sb.<sup>15</sup> nezaslala k uveřejnění do registru smluv, a to ani do tří měsíců od jeho uzavření ve smyslu § 7 odst. 1 zákona č. 340/2015 Sb. SŽ přesto dne 11. 6. 2020 uhradila fakturu ve výši 878 900 Kč bez DPH za práce provedené na základě tohoto dodatku. SŽ v průběhu kontroly NKÚ částku vrátila SFDI jako poskytovateli dotace.

### **Kontrolou u SFDI nebyly zjištěny nedostatky**

**4.21** Smluvní zajištění přípravy a realizace staveb na mimokoridorových železničních tratích bylo v souladu s právními předpisy a schválenými rozpočty SFDI. Státní fond dopravní infrastruktury v jednotlivých letech schvaloval rozpočtová opatření a změnová řízení na základě požadavků SŽ a na základě těchto změn uzavíral dodatky ke smlouvám se SŽ o poskytování finančních prostředků z rozpočtu SFDI na jednotlivé roky. Uvolňování, čerpání a účtování finančních prostředků probíhalo v souladu s uzavřenými smlouvami a platnými pravidly a předpisy SFDI. V kontrolovaném období nedošlo u 15 kontrolovaných projektů k problémům se zajištěním finančních prostředků na přípravu a realizaci staveb mimokoridorových železničních tratí.

### **Náklady na km tratě**

**4.22** Pro provedení analýzy nákladů staveb byly u 15 kontrolovaných projektů zvoleny celkové stavební náklady a dále náklady stavebních objektů „železniční svršek“ a „železniční spodek“, které tvoří přibližně polovinu celkových nákladů staveb. Vyřazeny byly stavební objekty, které se týkaly železničního svršku/spodku v dopravnách, a to z důvodu velmi odlišného rozsahu prací. Zásadní rozdíly cen stavebních prací zjištěny nebyly, rozdíly v nákladech byly způsobeny zejména technickými parametry trati a rozsahem prováděných prací (modernizace, optimalizace, revitalizace); například u dvojkolejných železničních tratí se náklady na úpravy jednoho kilometru železničního svršku pohybovaly od 11 mil. Kč do 29 mil. Kč (průměr 22,7 mil. Kč) a náklady na úpravu železničního spodku od 10 mil. Kč do 39 mil. Kč (průměr 24,8 mil. Kč) za 1 km. U jednokolejných tratí se náklady na úpravy jednoho kilometru železničního svršku pohybovaly od 2 mil. Kč do 20 mil. Kč (průměr 12,2 mil. Kč) a náklady na úpravu železničního spodku od 3 mil. Kč do 14 mil. Kč (průměr 8,2 mil. Kč) za 1 km.

<sup>15</sup> Zákon č. 340/2015 Sb., o zvláštních podmínkách účinnosti některých smluv, uveřejňování těchto smluv a o registru smluv (zákon o registru smluv).

## Seznam zkratk:

|                            |  |
|----------------------------|--|
| ČR                         | Česká republika  |
| <i>Dopravní politika</i>   | <i>Dopravní politika ČR pro období 2014–2020 s výhledem do roku 2050</i>   |
| DPH                        | daň z přidané hodnoty  |
| DSS2                       | <i>Dopravní sektorové strategie – 2. fáze</i> (dokument vznikl v roce 2013 a v roce 2017 byla provedena jeho aktualizace)  |
| EIA                        | posuzování vlivů na životní prostředí (Environmental Impact Assesment)   |
| ERTMS                      | evropský systém řízení železniční dopravy (European Rail Traffic Management System)  |
| ETCS                       | evropský vlakový zabezpečovací systém (European Train Control System)  |
| EU                         | Evropská unie  |
| GTDI                       | geotechnický dozor investora   |
| JŘBU                       | jednací řízení bez uveřejnění  |
| MD                         | Ministerstvo dopravy   |
| MÚ Rokycany                | stavební odbor Městského úřadu v Rokycanech  |
| nařízení (EU) č. 1315/2013 | nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 1315/2013 ze dne 11. prosince 2013, o hlavních směrech Unie pro rozvoj transevropské dopravní sítě a o zrušení rozhodnutí č. 661/2010/EU |
| NKÚ                        | Nejvyšší kontrolní úřad  |
| OPD                        | operační program <i>Doprava</i>  |
| OPD II                     | operační program <i>Doprava 2014–2020</i>  |
| PEÚ                        | předelektrizační úpravy  |
| ŘO                         | řídící orgán   |
| SFDI                       | Státní fond dopravní infrastruktury  |
| SO                         | stavební objekt  |
| SoD                        | smlouva o dílo   |
| SŽ                         | Správa železnic, státní organizace   |
| TDI                        | technický dozor investora  |
| TDS                        | technický dozor stavebníka   |
| TKP                        | technické kvalitativní podmínky staveb   |
| TEN-T                      | transevropská dopravní síť   |
| ZL                         | změnový list   |

## Přehled kontrolovaných projektů

| Poř. č.       | Isprofond     | Název akce  | Prioritní projekt dle DSS2 | Celkové náklady projektu (v Kč bez DPH) | Celková výše prostředků prověřovaných v rámci kontroly na základě zadávacích řízení (v Kč bez DPH) | Skutečná (předpokládaná) realizace<br><br>Od do |
|---------------|---------------|---|----------------------------|---|--|---|
| 1             | 5 003 720 049 | Zvýšení traťové rychlosti v úseku Golčův Jeníkov – Čáslav                           | Prioritní projekt          | 767 935 207                             | 741 049 978  | 06/2016<br>08/2017                              |
| 2             | 5 423 730 003 | Revitalizace trati Louny – Lovosice   | Není prioritní projekt     | 1 231 178 018                           | 1 105 271 049  | 04/2018<br>04/2020                              |
| 3             | 5 313 720 005 | Revitalizace mezistaničních úseků Petřikov – Borovany (mimo) – Č. Budějovice (mimo) | Není prioritní projekt     | 496 002 996                             | 448 653 101  | 05/2016<br>07/2017                              |
| 4             | 5 323 730 002 | Revitalizace trati Rokycany – Nezvěstice  | Prioritní projekt          | 853 717 389                             | 853 717 389  | 09/2015<br>11/2017                              |
| 5             | 5 413 130 001 | Trať 149 Karlovy Vary dolní nádraží – Mariánské Lázně                               | Prioritní projekt          | 768 215 487                             | 768 215 487  | 04/2017<br>03/2019                              |
| 6             | 5 213 720 005 | Zvýšení kapacity trati Nymburk – Mladá Boleslav, 1. stavba                          | Prioritní projekt          | 857 341 621                             | 835 734 933  | 10/2015<br>11/2016                              |
| 7             | 5 213 720 006 | Zvýšení kapacity trati Nymburk – Mladá Boleslav, 2. stavba                          | Prioritní projekt          | 396 618 747                             | 372 097 261  | 06/2018<br>12/2020                              |
| 8             | 5 213 520 020 | Optimalizace traťového úseku Lysá nad Labem (mimo) – Čelákovice (mimo)              | Prioritní projekt          | 1 820 788 824                           | 1 554 785 916  | 05/2019<br>2Q/2022                              |
| 9             | 5 003 730 004 | Revitalizace trati Praha – Vrané nad Vltavou – Čerčany                              | Není prioritní projekt     | 663 266 885                             | 633 266 845  | 08/2015<br>02/2017                              |
| 10            | 5 613 720 002 | Rekonstrukce koleje č. 1 a 2 Ostrov nad Oslavou – Žďár nad Sázavou                  | Prioritní projekt          | 757 644 938                             | 742 566 604  | 03/2016<br>04/2017                              |
| 11            | 5 523 730 004 | Revitalizace trati Týniště n. O. – Broumov  | Prioritní projekt          | 1 101 424 996                           | 978 100 498  | 02/2018<br>08/2019                              |
| 12            | 5 523 730 002 | Revitalizace trati Hradec Králové – Jaroměř – Trutnov                               | Není prioritní projekt     | 956 875 497                             | 956 749 165  | 06/2015<br>05/2017                              |
| 13            | 5 613 720 007 | Zvýšení traťové rychlosti v úseku Havlíčkův Brod – Okrouhlice                       | Prioritní projekt          | 564 384 813                             | 474 100 498  | 03/2017<br>11/2018                              |
| 14            | 5 623 520 018 | Modernizace trati Brno – Přerov, 1. stavba Brno – Blažovice                         | Prioritní projekt          | 14 391 023 790                          |  | 01/2027<br>12/2029                              |
| 14            | 5 003 520 003 | Modernizace trati Brno – Přerov, 2. stavba Blažovice – Vyškov                       | Prioritní projekt          | 28 974 185 000                          |  | 10/2025<br>09/2031                              |
| 14            | 5 003 520 024 | Modernizace trati Brno – Přerov, 3. stavba Vyškov – Nezamyslice                     | Prioritní projekt          | 21 935 377 000                          |  | 10/2025<br>12/2029                              |
| 14            | 5 003 720 017 | Modernizace trati Brno – Přerov, 4. stavba Nezamyslice – Kojetín                    | Prioritní projekt          | 6 705 189 634                           |  | 08/2024<br>10/2027                              |
| 14            | 5 003 520 040 | Modernizace trati Brno – Přerov, 5. stavba Kojetín – Přerov                         | Prioritní projekt          | 9 629 987 000                           |  | 08/2024<br>10/2027                              |
| 15            | 5 723 720 001 | Modernizace a elektrizace trati Otrokovice – Vizovice                               | Prioritní projekt          | 11 880 732 089                          |  | 01/2020<br>12/2022                              |
| <b>Celkem</b> |               |   |                            | <b>104 751 889 931</b>                  | <b>10 464 308 724</b>  |   |

Zdroj: DSS2, informace SŽ.

## Prioritní projekty dle DSS2

| Poř. č. | Název projektu   | Náklady dle DSS2 v mil. Kč bez DPH     | Náklady aktuální v mil. Kč bez DPH | Realizace předpokládaná dle DSS2 / aktuální od-do     | Stav k 30. 6. 2021                                       |
|---------|--|--|------------------------------------|---|--|
| 1       | Rekonstrukce staničních kolejí a výhybek žst. Strakonice   | 810                                    | 541                                | 2013–2015<br>2014–2016                                | Stavba ukončena  |
| 2       | Rekonstrukce žst. Horažďovice předměstí  | 642                                    | 611                                | 2015<br>2015–2016                                     | Stavba ukončena  |
| 3       | Rekonstrukce k. č. 2 Brno Maloměřice – Brno Královo Pole   | 681                                    | 644                                | 2014–2015<br>2015–2016                                | Stavba ukončena  |
| 4       | Rekonstrukce k. č. 2 Brno Královo Pole – Kuřim   | 620                                    | 692                                | 2014–2015<br>2015–2016                                | Stavba ukončena  |
| 5       | Modernizace tratě Hradec Králové – Pardubice – Chrudim, 1. stavba zdvoukolejnění úseku Stéblová – Opatovice nad Labem  | 998                                    | 895                                | 2014–2015<br>2014–2015                                | Stavba ukončena  |
| 6       | Rekonstrukce trati Liberec – Tanvald   | 878                                    | 745                                | 2013–2015<br>2014–2015                                | Stavba ukončena  |
| 7       | Rekonstrukce a zkapacitnění tratě Studénka – Mošnov  | 429                                    | 407                                | 2013–2014<br>2012–2015                                | Stavba ukončena  |
| 8       | Zvýšení kapacity trati Týniště n. O. – Častolovice – Solnice, 1. část, rekonstrukce nástupišť žst. Týniště n. O.   | 210                                    | 194                                | 2014–2015<br>2014–2015                                | Stavba ukončena  |
| 9       | Zvýšení kapacity trati Týniště n. O. – Častolovice – Solnice, 2. část, rekonstrukce žst. Častolovice   | 467                                    | 392                                | 2014–2015<br>2014–2015                                | Stavba ukončena  |
| 10      | Revitalizace trati České Budějovice – Volary   | 1 640                                  | 1 424                              | 2013–2015<br>2014–2016                                | Stavba ukončena  |
| 11      | Elektrizace Kadaň Prunéřov – Kadaň předměstí<br>Elektrizace trati Kadaň Prunéřov – Kadaň   | 431                                    | 440                                | 2014–2015<br>2018–2021                                | Probíhá realizace  |
| 12      | Revitalizace trati Praha Smíchov – Rudná u Prahy – Beroun<br>Rekonstrukce trati Praha Smíchov – Rudná – Beroun   | 716                                    | 692                                | 2014–2015<br>2015                                     | Stavba ukončena  |
| 13      | Rekonstrukce koleje č. 1 a 2<br>Sklené nad Oslavou – Ostrov nad Oslavou  | 988                                    | 883                                | 2014–2016<br>2014–2015                                | Stavba ukončena  |
| 14      | Modernizace traťového úseku Brno Maloměřice (včetně) – Brno Židenice (mimo)  | 800                                    | 560                                | 2014–2016<br>2015–2016                                | Stavba ukončena  |
| 15      | Rekonstrukce koleje Ostrov nad Oslavou – Žďár nad Sázavou, 1. část   | 700                                    | 819                                | 2015–2017<br>2016–2017                                | Stavba ukončena  |
| 16      | Zvýšení kapacity trati Nymburk – Mladá Boleslav, 1. stavba   | 727                                    | 884                                | 2014–2016<br>2015–2017                                | Stavba ukončena  |
| 17      | Revitalizace trati Klatovy – Železná Ruda  | 900                                    | 1 029                              | 2014–2016<br>2014–2016                                | Stavba ukončena  |
| 18      | Rekonstrukce Negrelliho viaduktu   | 992                                    | 1 964                              | 2015–2016<br>2017–2020                                | Stavba ukončena  |
| 19      | Optimalizace trati Lysá nad Labem – Praha Vysočany, 2. stavba  | 8 250                                  | 10 730                             | 2016–2018<br>2017–2024                                | Soubor staveb (některé ukončeny, v realizaci i přípravě) |
| 20      | Modernizace tratě Brno – Přerov, I. etapa<br>Blažovice – Nezamyslice   | 24 213                                 | 50 909                             | 2019–2023<br>(dle verze 2017: 2020–2025)<br>2025–2031 | 2 stavby v přípravě                                      |
| 21      | Zkapacitnění trati Praha-Libeň – Praha-Malešice – Praha-Hostivař / Praha-Vršovice seř. n.<br>Modernizace traťového úseku Praha-Libeň – Praha-Malešice, I. stavba | 1 688<br>(dle verze 2017 částka 1 294) | 2 260                              | 2016–2018<br>(dle verze 2017: 2021–2023)<br>2024–2027 | Stavba v přípravě  |
| 22      | Modernizace a elektrizace trati Otrokovice – Vizovice  | 3 415<br>(dle verze 2017 částka 8 000) | 11 880                             | 2016–2019<br>(dle verze 2017: 2019–2023)<br>2023–2027 | Stavba v přípravě  |

| Poř. č. | Název projektu  | Náklady dle DSS2 v mil. Kč bez DPH      | Náklady aktuální v mil. Kč bez DPH | Realizace předpokládaná dle DSS2 / aktuální od-do     | Stav k 30. 6. 2021  |
|---------|---|---|------------------------------------|---|---|
| 23      | Elektrizace tratě vč. PEÚ Brno – Zastávka u Brna, 1. etapa  | 4 101                                   | 2 710                              | 2014–2016<br>(dle verze 2017: 2018–2019)<br>2020–2022 | Probíhá realizace   |
| 24      | Elektrizace tratě vč. PEÚ Brno – Zastávka u Brna, 2. etapa  |   | 3 126                              | 2014–2016<br>(dle verze 2017: 2018–2019)<br>2022–2023 | Stavba v přípravě   |
| 25      | Zvýšení kapacity trati Nymburk – Mladá Boleslav, 2. stavba  | 323<br>(dle verze 2017 částka 511)      | 414                                | 2015–2016<br>(dle verze 2017: 2017–2018)<br>2018–2020 | Stavba ukončena   |
| 26      | Modernizace a dostavba žst. Praha Masarykovo nádraží  | 1 000<br>(dle verze 2017 částka 1 655)  | 2 538                              | 2018–2020<br>(dle verze 2017: 2019–2021)<br>2023–2026 | Stavba v přípravě   |
| 27      | Optimalizace trati Ostrava Kunčice – Fr. Místek – Č. Těšín, včetně PEÚ a optimalizace žst. Č. Těšín, 1. část (Frýdek-Místek – Dobrá u FM – Nošovice) Optimalizace a elektrizace trati Ostrava-Kunčice – Frýdek-Místek | 2 971                                   | 9 531                              | 2018–2021<br>2024–2027                                | Stavba v přípravě   |
| 28      | Modernizace tratě Brno – Přerov, II. etapa Nezamyslice – Přerov   | 12 235                                  | 16 335                             | Od 2020<br>(dle verze 2017: 2020–2025)<br>2024–2027   | Stavba v přípravě   |
| 29      | Modernizace tratě Brno – Přerov, III. etapa Brno – Blažovice Modernizace trati Brno – Přerov, 1. stavba Brno – Blažovice  | 7 082                                   | 9 378                              | Od 2023<br>(dle verze 2017: 2020–2025)<br>2026–2030   | Stavba v přípravě   |
| 30      | Modernizace a elektrizace tratě Kojetín – Hulín – Holešov Modernizace a elektrizace trati Kojetín (mimo) – Hulín  | 3 500                                   | 1 400                              | Od 2018<br>(dle verze 2017: od 2019)<br>2026–2029     | Stavba v přípravě   |
| 31      | Elektrizace a modernizace trati Olomouc – Uničov, Elektrizace a zkapacitnění trati Uničov (včetně) – Olomouc  | 1 737                                   | 4 230                              | Od 2018<br>2019–2021                                  | Probíhá realizace   |
| 32      | Elektrizace tratě Tišnov – Nedvědice  | 560                                     |                                    | Od 2018   | Probíhá zpracování stavebního povolení pro celou trať, termín nelze nyní stanovit |
| 33      | Modernizace trati Praha – Kladno s připojením na letiště Ruzyně – II. etapa   | 4 700<br>(dle verze 2017 částka 29 600) | 59 230                             | Od 2018<br>(dle verze 2017: 2021–2025)<br>2021–2029   | Stavba v přípravě   |
| 34      | Zkapacitnění tratě Pardubice – Hradec Králové, dokončení  | 2 169<br>(dle verze 2017 částka 5 439)  | 7 725                              | Od 2017<br>(dle verze 2017: od 2019)<br>2021–2028     | Úsek v realizaci, další v přípravě  |
| 35      | Modernizace trati Plzeň – Česká Kubice (úsek Domažlice (včetně) – Furth im Wald (mimo)) Modernizace trati Plzeň – Domažlice – st. hranice SRN, 4. stavba, úsek Domažlice (mimo) – státní hranice SRN                  | 6 000                                   | 967                                | Od 2019<br>(dle verze 2017: od 2020)<br>2022–2024     | Stavba v přípravě   |

| Poř. č. | Název projektu  | Náklady dle DSS2 v mil. Kč bez DPH      | Náklady aktuální v mil. Kč bez DPH                                  | Realizace předpokládaná dle DSS2 / aktuální od-do | Stav k 30. 6. 2021                           |
|---------|---|---|---|---|--|
| 36      | Modernizace trati Plzeň – Česká Kubice úsek Stod (mimo) – Domažlice (mimo)<br>Modernizace trati Plzeň – Domažlice – st. hranice SRN, 3. stavba, úsek Stod (mimo) – Domažlice (včetně) | 7 000                                   | 14 174  | Od 2019<br>(dle verze 2017: od 2020)<br>2025–2029 | Stavba v přípravě                            |
| 37      | Modernizace trati Plzeň – Česká Kubice úsek Plzeň (mimo) – Stod (včetně)<br>Modernizace trati Plzeň – Domažlice – st. hranice SRN, 1. stavba, nová trať Plzeň (mimo) – Stod (včetně)  | 6 000                                   | 9 366   | Od 2019<br>(dle verze 2017: od 2020)<br>2023–2026 | Stavba v přípravě                            |
| 38      | Optimalizace trati Kolín – Všetaty – Děčín  | 6 000<br>(dle verze 2017 částka 26 299) | 64 457  | Od 2017<br>(dle verze 2017: od 2021)<br>2023–2033 | Soubor staveb v přípravě                     |
| 39      | Rekonstrukce tratě Tanvald – Harrachov  | 270                                     |   |   | Řešeno dílčími investicemi                   |
| 40      | Revitalizace trati Jaroměř – Stará Paka Zlepšení provozních parametrů trati Jaroměř – Stará Paka  | 874                                     | 730   | –<br>2022–2023                                    | Stavba v přípravě                            |
| 41      | Revitalizace trati Kostelec – Telč – Slavonice  | 402                                     | 1 999   | –<br>2022–2024                                    | Stavba v přípravě                            |
| 42      | Revitalizace (optimalizace) trati Rumburk – Dolní Poustevna   | 78                                      |   |   | Řešeno dílčími investicemi, případně opravou |
| 43      | Revitalizace trati Děčín – Benešov n. Ploučnicí – Rumburk   | 534                                     |   |   | Řešeno dílčími investicemi                   |
| 44      | Revitalizace trati Rakovník – Beroun  | 986                                     |   |   | Řešeno dílčími investicemi                   |
| 45      | Rekonstrukce trati Karlovy Vary – Mariánské Lázně Trať 149 Karlovy Vary dolní nádraží – Mariánské Lázně   | 280                                     | 831   | –<br>2016–2018                                    | Stavba ukončena                              |
| 46      | Revitalizace Rokycany – Nezvěstice (zvýšení rychlosti a zabezpečení přejezdů na trati 175)  | 801                                     | 884   | –<br>2015–2017                                    | Stavba ukončena                              |
| 47      | Revitalizace trati Týniště n. O. – Broumov  | 1 716                                   | 1 270   | –<br>2018–2019                                    | Stavba ukončena                              |
| 48      | Revitalizace tratě Červenka – Prostějov   | 779                                     |   |   | Realizovány/připravovány dílčí investice     |
| 49      | Revitalizace trati Olomouc – Senice na Hané   | 361                                     |   |   | Realizovány/připravovány dílčí investice     |
| 50      | Revitalizace tratě Liberec – Frýdlant v Č.  | 550                                     |   |   | Řešeno dílčími investicemi                   |
| 51      | Revitalizace trati Chlumeck nad Cidlinou – Trutnov  | 2 244                                   | 1 769   | –<br>2022–2023                                    | Stavba v přípravě                            |
| 52      | Revitalizace trati Česká Lípa – Litoměřice horní n.<br>Revitalizace trati Lovosice – Česká Lípa   | 546                                     | 1 136   | –<br>2021–2022                                    | Soutěží se                                   |
| 53      | Revitalizace a zkapacitnění tratě Jičín – Kopidlno  | 350                                     |   |   | Řešeno dílčími investicemi                   |
| 54      | Železniční trať Kolín – Havlíčkův Brod – Brno   | 37 000                                  | 34 245<br>(zatím nejsou plně vyčísleny náklady všech dílčích úseků) | 2016–2023<br>2015–2027                            | Průběžná realizace a příprava                |
| 55      | Železniční trať Ústí nad Labem – Chomutov – Cheb  | 34 000                                  | 56 199  | 2016–2023<br>2019–2035                            | Průběžná realizace a příprava                |
| 56      | Modernizace úseku Praha-Radotín – Praha-Vršovice seř. n.  | 2 125                                   | 6 319<br>(zatím nejsou plně vyčísleny náklady všech dílčích úseků)  | Nelze stanovit<br>2019–2027                       | Průběžná realizace a příprava                |

| Poř. č. | Název projektu   | Náklady dle DSS2 v mil. Kč bez DPH | Náklady aktuální v mil. Kč bez DPH | Realizace předpokládaná dle DSS2 / aktuální od-do | Stav k 30. 6. 2021            |
|---------|--|------------------------------------|------------------------------------|---|-------------------------------|
| 57      | Boskovická spojka  | 1 152                              | 1 799                              | Od 2019<br>2023–2025                              | Probíhá příprava              |
| 58      | Elektrizace a modernizace trati Olomouc – Uničov – Šumperk | 5 400                              | 8 260                              | Od 2019<br>2019–2023                              | V realizaci                   |
| 59      | Modernizace trati Plzeň – České Budějovice                 | 19 700                             | 25 973                             | Od 2019<br>2019–2028                              | Průběžná realizace a příprava |

**Zdroj:** DSS2, informace SŽ.