

Náklady na přípravu vysokorychlostních tratí dosáhly v ČR výše 5,6 mld. Kč. Výsledek – NULA

Nejvyšší kontrolní úřad (NKÚ) si „posvítit“ na přípravu výstavby vysokorychlostních tratí v České republice. Spolek pro efektivní železnici se v polovině dubna ve svém článku ptal, zda se dočkáme VRT v České republice. Poukázal na historii plánování, která sahá do přelomu 80. a 90. let minulého století, připomněl „spolupráci“ Správy železniční dopravní cesty (nyní Správa železnic) s francouzskými železnicemi (SNCF) a poukázal na změny v plánování tras i ve výstavbě. NKÚ nepodléhá tlakům z ministerstva dopravy a podrobně se zabýval přípravou, změnami plánu, ale také již vynaloženými prostředky. Především zaujme šokující skutečnost, že na přípravu rychlých spojení či vysokorychlostních tratí se již vynaložilo 5,6 mld. Kč! Vyjma vcelku luxusního sídla stavební správy pro VRT toho moc vidět není.

NKÚ konstatuje, zodpovědní okamžitě reagují. Ministerstvo dopravy na některá tvrzení NKÚ podalo vysvětlení, která zveřejňujeme:

NKÚ: Ministerstvo dopravy nemá zpracovaný aktuální akční plán, což komplikuje monitoring a financování rychlých spojení na území České republiky.

MDČR: Financováním realizace projektu se samozřejmě zabýváme. Každý akční plán musí ovšem obsahovat finanční zdroje. Relevantní veřejné zdroje a jejich výhled podle zákona zohledňuje jen rozpočet SFDI pro daný rok, který obsahuje i návrh střednědobého výhledu. Proto je pro nás tento rozpočet klíčovým základem jakýchkoliv budoucích finančních úvah.

Některé klíčové trasy RS nejsou zakotveny v územně plánovacích dokumentech a nejsou chráněny územně, což ohrožuje přípravu výstavby.

MD a Správa železnic situaci řeší: dle platného stavebního zákona vkládáme do územně plánovacích dokumentací všechny trasy systému v rámci celé ČR. Chceme i to, aby na vložení nových tras do území v případech, kde trasy historicky sledovány nikdy nebyly, panoval co nejširší místní konsensus. V mnoha regionech se tuto shodu podařilo nalézt a příprava systému zde běží bez problémů: Jihomoravský, Olomoucký, Moravskoslezský, Ústecký kraj. Platí přitom, že proces schvalování není jednoduchý, navíc lokální municipality mají ke vkládání nových dopravních staveb výhrady.

Projektové řízení a sledování nákladů nejsou dostatečně transparentní a kompletní.

Projektové řízení i sledování nákladů zajišťuje víceúrovňový systém řízení, který je společně nastavený Ministerstvem dopravy a Správou železnic. Ten vychází mimo jiné z „Informace pro vládu o stavu přípravy Rychlých spojení“ a je daný interními předpisy. Funguje na základě interních procesů Správy železnic, průběžného řízení ze strany Ministerstva dopravy a rozhodování Centrální komise MD.

Označení projektového řízení a sledování nákladů za „nedostatečně transparentní a kompletní“ vychází pouze z hodnocení projektů ve fázi přípravy, kdy míra detailu nákladových dat přirozeně odpovídá stupni projektové dokumentace.

V této fázi nelze objektivně očekávat plně detailní a finální nákladové údaje, které jsou standardně zpřesňované v dalších stupních přípravy. Tento postup je v souladu s běžnou praxí u obdobných infrastrukturních projektů a rozhodně nepředstavuje nedostatek transparentnosti či řízení.

Financování rychlých spojení (RS) není plně zajištěno, přičemž celkové náklady výrazně převyšují roční rozpočet Státního fondu dopravní infrastruktury (SFDI).

S ohledem na rozsah systému Rychlých spojení a rozložení prostředků v čase není nyní ani možné garantovat všechny zdroje pro krytí vlastní realizace. Stejně tak je to ovšem u všech částí další železniční infrastruktury nebo u silničních staveb (dálnic či silnic I. tříd). Páteří sítě vysokorychlostních tratí se bude logicky stavět po úsecích, nedojde k rozestavění jako celku v jeden rok a nutnost plateb tak bude rozložena do delšího časového období. Nadále probíhá jednání o míře kofinancování z evropských zdrojů, stejně tak jako příprava alternativních zdrojů financování.

Mezinárodní spolupráce na některých hranicích je v počáteční fázi.

Zásadní je, že všechny trasy, jež ČR připravuje, jsou zakotveny v nařízení EU o síti TEN-T, které je přímo závazným právním předpisem nejen v ČR, ale i v sousedních zemích. Na základě toho také běží spolupráce manažerů infrastruktury na přípravě spojení. Pro další kroky v přípravě, a hlavně následně v povolování k výstavbě budou v případě potřeby uzavřeny mezistátní smlouvy.

Před ratifikací je smlouva se Spolkovou republikou Německo. V případě Slovenské republiky bylo dne 22. 4. 2026 podepsáno memorandum o spolupráci v oblasti rozvoje železniční infrastruktury, vč. koordinace přípravy přeshraničních úseků včetně nové VRT. Obdobně bylo v dubnu 2026 uzavřeno memorandum s Rakouskou republikou. S Polskou republikou se jednání o novém přeshraničním napojení rozbíhají a v květnu dojde zahájení expertních jednání k návrhu smlouvy.

Navíc je nutné zdůraznit, že s Rakouskou republikou a Slovenskou republikou není nová smlouva pro vzájemné nové místo dotyku potřeba kvůli využití stávajících železničních přechodů a v rámci realizace programu RS dochází k jejich modernizaci. Se Slovenskem bude mezistátní smlouva potřebná až pro navazující etapu rozvoje VRT Rakvice – Bratislava v nové stopě.

Ministerstvo dopravy neřeší nákup vozového parku ani otázku ztrát z provozu VRT.

Úlohou státu jako investora do infrastruktury je především vybudovat odpovídající infrastrukturu. Zvolený provozní model lze použít a je jednou z možností řešení provozu. V zahraničí je tato forma běžná. Navíc dopravci ve střední Evropě již dnes mají vozidla vhodná pro provoz na VRT.

Uvolnění kapacity pro nákladní železniční dopravu.

Nákladní dopravci potřebují volnou kapacitu již nyní na konvenčních železničních tratích. Na vylepšení se pracuje: modernizace Děčín-Mělník-Kolín-Havlíčkův Brod-Brno nebo Velký Osek-Hradec Králové-Choceň. V rámci prioritizace systému rychlých spojení byly

navíc upřednostněny ty osy, které mají největší potenciál ulehčit stávajícím konvenčním železničním koridorům a uvolnit na nich kapacity např. právě pro nákladní železniční dopravu.

Navýšování cen u veřejných zakázek

Navýšení cen vyplývá ze změny právního rámce, která u nadlimitních sektorových zakázek zrušila dříve platný limit pro přípustné změny závazků ze smlouvy. Správa železnic postupuje v těchto případech plně v souladu s platnou legislativou. V případě VRT je přitom nezbytné zohlednit specifika přípravy těchto projektů, které představují svou komplexností, rozsahem i technickou náročností mimořádně složitý typ infrastrukturních staveb. V průběhu jejich přípravy dochází k postupnému zpřesňování technického řešení na základě výsledků průzkumů, projednání s dotčenými orgány, procesů EIA a vývoje legislativních a technických požadavků, což se přirozeně promítá i do rozsahu projekčních prací. Dodatky nepředstavují deformaci soutěžního prostředí, ale standardní nástroj zajištění kontinuity odborného řešení a odpovědnosti projektanta. Zadávací řízení na uvedené zakázky přitom probíhala v konkurenčním prostředí, kdy se do nich hlásil více než jeden uchazeč, což samo o sobě vylučuje jejich označení za formální. Nejvyšší kontrolní úřad ve svém kontrolním protokolu konstatuje, že Správa železnic plnila stanovené úkoly a postupovala v souladu s právními předpisy, přičemž nebylo zjištěno jejich porušení.

Etapizace modernizace železničních uzlů

Modernizace klíčových železničních uzlů není pro jejich zapojení systému Rychlých spojení v počáteční etapě provozu nutná. Dálkové linky z vysokorychlostních tratí lze do uzlu Praha zavádět již dnes.

Zpráva NKÚ:



Kontrolní závěr z kontrolní akce

25/09

Peněžní prostředky určené na přípravu výstavby rychlých železničních spojení

Kontrolní akce byla zařazena do plánu kontrolní činnosti Nejvyššího kontrolního úřadu (dále též „NKÚ“) na rok 2025 pod číslem 25/09. Kontrolní akci řídil a kontrolní závěr vypracoval člen NKÚ Ing. Michal Šmucr.

Cílem kontroly bylo prověřit, zda peněžní prostředky na přípravu výstavby rychlých železničních spojení v ČR byly vynakládány účelně, hospodárně a v souladu s právními předpisy, zda je výstavba rychlých železničních spojení v ČR připravena tak, aby byla zajištěna jejich efektivní a účelná realizace, a zda jsou vytvořeny věcné podmínky pro jejich výstavbu.

Kontrolováno bylo období od roku 2020 do října 2025, v případě věcných souvislostí i období předcházející. Kontrola byla prováděna u kontrolovaných osob v době od dubna 2025 do října 2025.

Kontrolované osoby:

Ministerstvo dopravy (dále také „MD“),

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

Kolegium NKÚ na svém II. jednání, které se konalo dne 9. února 2026,

schválilo usnesením č. 5/II/2026

kontrolní závěr v tomto znění:

Příprava výstavby rychlých železničních spojení

ZÁKLADNÍ FAKTA

737 mld. Kč	5,6 mld. Kč	Na dvou
minimální	peněžní prostředky	úsecích stávajících tratí
plánované náklady	vynaložené k 30. červnu	byla zahájena
výstavby rychlých	2025 na přípravu	modernizace v rámci
spojení	výstavby rychlých	výstavby rychlých
	spojení	spojení

ZJIŠTĚNÉ SKUTEČNOSTI

- Přínosy vyplývající z výstavby rychlých železničních spojení, které jsou uvedeny ve studiích proveditelnosti, NKÚ považuje za neprokázané.
- NKÚ zjistil rizika, která zpochybňují předpokládanou efektivnost peněžních prostředků plánovaných na výstavbu rychlých železničních spojení.
- Dosud nebyly určeny zdroje financování výstavby rychlých spojení.
- V souvislosti se změnou právního předpisu v oblasti sektorových veřejných zakázek může docházet k ovlivnění hospodárnosti vynakládání peněžních prostředků.

I. Shrnutí a vyhodnocení

Cílem kontroly bylo prověřit, zda peněžní prostředky na přípravu výstavby rychlých železničních spojení v České republice byly vynakládány účelně, hospodárně a v souladu s právními předpisy, zda je výstavba rychlých železničních spojení v České republice připravena tak, aby byla zajištěna jejich efektivní a účelná realizace, a zda jsou vytvořeny věcné podmínky pro jejich výstavbu.

Výstavba rychlých spojení v ČR není připravena tak, aby byla zajištěna jejich efektivní a účelná realizace. Věcné podmínky pro výstavbu zatím nebyly vytvořeny. Zdroje financování rychlých železničních spojení nebyly do doby ukončení kontroly určeny. Očekávané přínosy a úspory nákladů mohou být výrazně nižší nebo se vůbec nepotvrdí. Jednání se sousedními státy o propojení rychlých spojení dosud nebyla ukončena.

Výstavba rychlých železničních spojení má stát minimálně 737 mld. Kč, SŽ dosud na její přípravu vynaložila 5,6 mld. Kč.

Toto celkové vyhodnocení vyplývá z následujících zjištění:

1. Podle studií proveditelnosti schválených MD vstupují do výpočtu efektivnosti výstavby rychlých železničních spojení očekávané společenské přínosy, které kladně ovlivňují výsledné hodnocení a které nejsou podle zjištění NKÚ vždy hodnověrně prokázané. Přínosy rychlých spojení mají být úspora času, rozvoj regionů a úspora nákladů dopravců a nákladů na silniční infrastrukturu. Existuje významné riziko, že se tyto přínosy nenaplní (viz odstavce 4.1.1 a 4.1.2).
2. Odhadované investiční náklady činí nejméně 737 mld. Kč. SŽ není schopna hradit výstavbu rychlých železničních spojení z vlastních zdrojů. MD a SŽ předpokládají, že výstavba bude financována mj. z fondu CEF¹, úvěru od EIB² a v rámci PPP³ projektů, ale do doby ukončení kontroly NKÚ zdroje financování nebyly určeny (viz odstavce 4.2.1 až 4.2.6).
3. Koncept rychlých železničních spojení v ČR předpokládá napojení na okolní státy. Ke dni ukončení kontroly NKÚ nebyla ratifikována smlouva se Spolkovou republikou

¹ *Nástroj pro propojení Evropy – Connecting Europe Facility* (dále také „CEF“).

² Evropská investiční banka (dále také „EIB“).

³ Partnerství veřejného a soukromého sektoru (dále také „PPP“).

Německo na realizaci Krušnohorského tunelu a ani jednání s ostatními okolními státy nebyla dokončena (viz odstavce 4.3.1 až 4.3.3).

4. MD, resp. SŽ do doby ukončení kontroly NKÚ nezajistily zanesení některých tras rychlých železničních spojení na území ČR do územně plánovacích dokumentací. MD, resp. SŽ tak nevytvořily základní předpoklad pro jejich přípravu a následnou realizaci (viz odstavce 4.4.1 až 4.4.4).
5. Náklady na 1 km dráhy rychlých železničních spojení jsou vyšší v porovnání s náklady předchozích modernizačních železničních projektů v ČR. V roce 2025 byla v rámci rychlých železničních spojení zahájena modernizace dvou úseků (Nezamyslice – Kojetín, Kojetín – Přerov). NKÚ porovnal vysoutěženou cenu na 1 km dráhy těchto úseků s náklady na modernizaci IV. železničního koridoru v úseku mezi Sudoměřicemi u Tábora a Voticemi. V tomto případě šlo o modernizaci stávající trati na provozní rychlost 160 km/hod až 200 km/hod pro vlakové soupravy s naklápěcí skříní. Úseky RS Nezamyslice – Kojetín a Kojetín – Přerov jsou projektovány na rychlost 200 km/hod. Vysoutěžená cena za 1 km úseku Nezamyslice – Kojetín byla 727 mil. Kč, úseku Kojetín – Přerov byla 612 mil. Kč a cena modernizace úseku IV. železničního koridoru byla 368 mil. Kč, což v cenové úrovni roku 2025⁴ činí 397 mil. Kč. Cena za 1 km modernizace stávající tratě v rámci rychlých spojení je tak o 83 % a 54 % vyšší než cena 1 km modernizace IV. železničního koridoru (viz odstavec 4.5.2).
6. NKÚ provedl kontrolu 15 veřejných zakázek zaměřených na přípravu rychlých železničních spojení v celkové hodnotě 2,5 mld. Kč a u části z nich zjistil výrazné zvyšování vysoutěžených cen, a to až o 126 %. SŽ však nepostupovala v rozporu se zákonem⁵, protože stávající právní úprava přijatá v roce 2023 zrušila u nadlimitních sektorových zakázek 30% limit pro přípustné navýšení vysoutěžené ceny. U těchto zakázek tak může dojít k ovlivnění hospodárnosti vynakládání peněžních prostředků. U kontrolovaných zakázek podalo nabídku v rámci sdružení a konsorcií celkem 52 subjektů. Tyto subjekty vlastní 8 mateřských společností (viz odstavce 4.6.1 až 4.6.5).

II. Informace o kontrolované oblasti

2.1 Ministerstvo dopravy je ústředním orgánem státní správy ve věcech dopravy. MD odpovídá za tvorbu státní politiky v oblasti dopravy a v rozsahu své působnosti za její uskutečnění. MD zpracovává koncepce a strategii dopravní politiky, je zodpovědné za rozvoj dopravních sítí. V oblasti železničních drah, dopravy a provozu na nich schvaluje

⁴ Cena modernizace úseku IV. železničního koridoru byla přepočítána indexem stavebních děl podle klasifikace CZ-CC (dráhy železniční dálkové), blíže viz stránky Českého statistického úřadu: <https://csu.gov.cz/produkty/indexy-cen-stavebnich-praci-indexy-cen-stavebnich-del-a-indexy-nakladu-stavebni-vyroby-ctvrtletni-casove-rady-2-ctvrtleti-2025>.

⁵ Zákon č. 134/2016 Sb., o zadávání veřejných zakázek (dále také „zákon o zadávání veřejných zakázek“).

záměry projektů týkajících se výstavby železničních drah a doporučuje jejich zařazení do rozpočtu Státního fondu dopravní infrastruktury (dále také „SFDI“).

2.2 Správa železnic, státní organizace, je právnickou osobou zřízenou zákonem č. 77/2002 Sb.⁶ Je účetní jednotkou, plátcem DPH a hospodař s majetkem státu, mj. s železniční dopravní cestou, kde plní funkci vlastníka dráhy. Zajišťuje přípravu a realizaci investičních akcí, řízení a navrhování inženýrsko-ekonomických prací týkajících se železniční sítě z hlediska územního plánování staveb železniční dopravní cesty. Zajišťuje jejich přímé financování, uzavírá kupní smlouvy na nemovitosti v souvislosti s investiční výstavbou a provádí majetkoprávní vypořádání staveb. Dne 1. října 2022 byla v rámci SŽ zřízena Stavební správa vysokorychlostních tratí, která plní funkci investora staveb vysokorychlostních tratí na železniční dopravní cestě v majetku státu.

2.3 Rychlá železniční spojení (dále také „RS“) je síť vysokorychlostních tratí a konvenčních tratí vyšších parametrů jako systém dopravní infrastruktury.

2.4 Vysokorychlostní trať (dále také „VRT“) je podle ustanovení § 3a zákona č. 266/1994 Sb.⁷ železniční dráha, na níž je provozována vysokorychlostní železniční doprava a je vybavena pro rychlosti drážních vozidel nad 200 km/h. Je podmnožinou rychlých železničních spojení.

2.5 Konvenční trať je podle ustanovení § 3a zákona č. 266/1994 Sb. železniční dráha, která je určena pro osobní nebo nákladní dopravu a kombinovanou dopravu a je vybavena pro rychlosti drážních vozidel do 200 km/h.

2.6 Terminál vysokorychlostní tratě je přestupní uzel, který spojuje vysokorychlostní trať s jinými druhy dopravy, například konvenčními vlaky, autobusy, silniční dopravou a systémem městské hromadné dopravy.

2.7 Výchozím strategickým dokumentem pro řešení rozvoje rychlých železničních spojení je **Program rozvoje Rychlých železničních spojení v ČR** (dále také „Program

⁶ 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.

⁷ Zákon č. 266/1994 Sb., o dráhách (dále také „zákon č. 266/1994 Sb.“).

rychlých spojení“), který zpracovalo MD a který byl schválen usnesením vlády ČR ze dne 22. května 2017 č. 389⁸. Jedná se o základní koncepční dokument, jehož cílem je analyzovat veškeré aspekty

a identifikovat možnosti a rizika, na základě kterých bude možné stanovit cílové řešení. Koncept rychlých železničních spojení je popsán jako výstavba nových tratí a zároveň modernizace části stávajících tratí s cílem zajistit jejich parametry na úrovni rychlého spojení. V návaznosti na Program zajistila SŽ v letech 2019 až 2021 zpracování studií proveditelnosti výstavby rychlých spojení.

Program definuje jako klíčová ramena následující rychlá spojení směřující centrálně z Prahy

a Brna k příslušným hranicím ČR se sousedními státy. Hlavní ramena rychlých spojení, resp. VRT, obsahuje také *Politika územního rozvoje ČR*, obsaženy jsou rovněž v nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2024/1679 ze dne 13. 6. 2024, o hlavních směrech Unie pro rozvoj transevropské dopravní sítě.

Vedení hlavních tras neboli ramen (viz příloha č. 1):

- **RS 1:** Spojení hlavního města Prahy s Brnem a následné pokračování z Brna na Ostravu a dále pak ke státní hranici s Polskem ve směru na Katowice. Toto rameno je rozděleno na úseky: VRT Praha, VRT Polabí, VRT Střední Čechy, VRT Vysočina II, VRT Vysočina I, RS Brno – Přerov, VRT Moravská brána a VRT Slezsko.
- **RS 2:** Spojení z Brna ke státní hranici s Rakouskem/Slovenskem, a to ve směru na Vídeň a Bratislavu; toto rameno se skládá z jednoho úseku, a to VRT Jižní Morava.
- **RS 3:** Spojení hlavního města Prahy s Plzní, Domažlicemi a následně pokračování ke státní hranici s Německem ve směru na Mnichov. Toto rameno je rozděleno na úseky: RS Berounský tunel a RS Plzeň – Domažlice.
- **RS 4:** Spojení hlavního města Prahy s Ústím nad Labem s možnou odbočkou na Most a pokračování k hranici s Německem ve směru na Drážďany. Toto rameno je rozděleno na úseky: VRT Podřipsko, VRT Středohorský tunel a Krušnohorský tunel.
- **RS 5:** Spojení hlavního města Prahy s Hradcem Králové a Vratislaví (Wrocławí) v Polsku. U tohoto ramena nebyla do doby ukončení kontroly schválena studie proveditelnosti.

2.8 Dopravní politika České republiky pro období 2021–2027 s výhledem do roku

2050 byla schválena usnesením vlády ze dne 8. března 2021 č. 259⁹. Uvádí mj., že mezi strategické cíle patří pokračování přípravy projektů vysokorychlostních železničních tratí v rámci rychlých spojení. Jedná se o dokončení studií proveditelnosti jednotlivých větví a zahájení jejich přípravy a realizace v souladu s výstupy *Programu rozvoje Rychlých*

⁸ Usnesení vlády ČR ze dne 22. května 2017 č. 389, o Programu rozvoje rychlých železničních spojení v České republice.

⁹ Usnesení vlády České republiky ze dne 8. března 2021 č. 259, o Dopravní politice České republiky pro období 2021–2027 s výhledem do roku 2050.

železničních spojení v ČR tak, aby pilotní úseky a úseky zařazené do hlavní sítě TEN-T byly zprovozněny nejpozději do roku 2030 a úseky globální sítě TEN-T nejpozději do roku 2050. Přednostně je třeba řešit realizaci úseků vycházejících z hlavních železničních uzlů (Praha, Brno, Ostrava) z důvodu posílení nedostatečné kapacity tratí pro příměstskou, dálkovou a nákladní dopravu a řešit zkapacitnění pražského železničního uzlu. Je nezbytné dokončit studie proveditelnosti pro jednotlivé větve rychlých spojení včetně klíčových železničních uzlů, do kterých bude systém zaústěn. Vysokorychlostní tratě by postupně měly přebírat nejen dopravu individuální, ale i některé krátké lety. Plánovaná síť vysokorychlostních železnic by měla být dokončena přibližně do roku 2050.

2.9 V Dopravních sektorových strategiích 3. fáze (dále také „DSS3“), schválených usnesením vlády ze dne 26. června 2024 č. 434¹⁰, se k problematice VRT mj. uvádí, že v rámci přípravy železničních projektů se MD zaměřuje mj. na zkapacitnění železničních tahů z velkých uzlů, zejména z Prahy, Brna a Ostravy. Z tohoto důvodu jsou připravovány projekty systému rychlých spojení ve formě vysokorychlostních tratí pouze pro osobní dopravu, pomocí kterých se uvolní kapacita na stávajících tratích. Teprve výhledově v horizontu desítek let a s realizací vysokorychlostních tratí se pak očekává časová výhoda železnice oproti automobilům na většině přeshraničních relací.

Dále DSS3 uvádějí, že naplnění cíle k roku 2030 je při současném trendu považováno za nereálné.

III. Rozsah kontroly

3.1 Cílem kontroly bylo prověřit, zda peněžní prostředky na přípravu výstavby rychlých železničních spojení v ČR byly vynakládány účelně, hospodárně a v souladu s právními předpisy, zda je výstavba rychlých železničních spojení v ČR připravena tak, aby byla zajištěna jejich efektivní a účelná realizace, a zda jsou vytvořeny věcné podmínky pro jejich výstavbu.

3.2 NKÚ kontrolou prověřil činnosti MD a SŽ při přípravě výstavby jednotlivých ramen rychlých železničních spojení v ČR.

¹⁰ Usnesení vlády České republiky ze dne 26. června 2024 č. 434, o Dopravních sektorových strategiích 3. fáze – Střednědobém plánu údržby, rozvoje a financování dopravní infrastruktury pro období 2024–2033 s výhledem do roku 2050.

3.3 NKÚ se při kontrole na MD zaměřil na jeho koncepční, řídicí a kontrolní činnost týkající se přípravy výstavby rychlých železničních spojení v ČR a řešení finančních potřeb výstavby všech ramen rychlých železničních spojení. U SŽ byla kontrolována její činnost jako investora přípravy a realizace staveb RS.

3.4 Celkový kontrolovaný objem na úrovni systému činil 5,617 mld. Kč, které SŽ vynaložila na přípravu rychlých železničních spojení. U 15 veřejných zakázek v celkovém objemu 1,927 mld. Kč NKÚ zkontroloval postup SŽ při zadávání těchto veřejných zakázek a jejich plnění.

3.5 Účelností se rozumí takové použití veřejných prostředků, které zajistí optimální míru dosažení cílů při plnění stanovených úkolů.¹¹

V rámci kontroly byla účelnost prověřována především u výdajů SŽ vynaložených na zajištění předprojektové a projektové dokumentace a věcných podmínek výstavby rychlých železničních spojení.

3.6 Hospodárností se rozumí takové použití veřejných prostředků k zajištění stanovených úkolů s co nejnižším vynaložením těchto prostředků, a to při dodržení odpovídající kvality plněných úkolů.¹²

Hospodárnost a soulad kontrolovaných činností s právními předpisy NKÚ prověřoval u výdajů SŽ na přípravu staveb z pohledu vybraných veřejných zakázek, zejména zda zadání bylo úplné a jednoznačné, zda změny cen vzešlých ze zadávacích řízení byly opodstatněné a zda bylo zajištěno dostatečné konkurenční prostředí.

3.7 Efektivností se rozumí takové použití veřejných prostředků, kterým se dosáhne nejvýše možného rozsahu, kvality a přínosu plněných úkolů ve srovnání s objemem prostředků vynaložených na jejich plnění.

NKÚ se zaměřil na to, jak byly v CBA analýzách (dále také „CBA analýzy“) stanoveny očekávané úspory nákladů a jak byly vyčísleny a prokázány přínosy rychlých spojení.

¹¹ Ustanovení § 2 písm. o) zákona č. 320/2001 Sb., o finanční kontrole ve veřejné správě a o změně některých zákonů (zákon o finanční kontrole).

¹² Ustanovení § 2 písm. m) zákona č. 320/2001 Sb.

3.8 Kontrolovaným obdobím byly roky 2020–2025, v případě věcných souvislostí i období předcházející.

IV. Podrobné skutečnosti zjištěné kontrolou

4.1 NKÚ vyhodnotil, že existuje riziko nenaplnění očekávané efektivity plánovaných peněžních prostředků na realizaci rychlých spojení

4.1.1 Vláda ČR schválila v květnu 2017 usnesením č. 389 *Program rozvoje Rychlých železničních spojení v ČR*. Uvedené usnesení mj. uložilo ministru dopravy zahájit prostřednictvím SŽ procesy v přípravě novostaveb vysokorychlostních železničních tratí v rámci systému rychlých spojení. SŽ dala průběžně zpracovat podkladové studie, jako jsou územně-technické studie, vyhledávací studie, inženýrsko-environmentální studie apod. V letech 2019 až 2021 SŽ zajistila zpracování studií proveditelnosti výstavby jednotlivých úseků rychlých spojení. Tyto materiály schválilo MD a představují komplexní posouzení reálnosti a proveditelnosti záměru po technické, územní, finanční, marketingové, provozní a personální stránce. Studie vypočítávají výhodnost výstavby (čistou současnou hodnotu a vnitřní výnosové procento) a navrhují varianty pro další přípravu a realizaci výstavby.

4.1.2 Studie proveditelnosti hodnotily úseky rychlých spojení pomocí finanční analýzy a pomocí ekonomické analýzy. Oproti finanční analýze byly v ekonomické analýze hodnoceny navíc finanční toky provozovatelů a uživatelů dopravy a celospolečenské přínosy. Z pohledu finančních analýz je výstavba úseků rychlých spojení výrazně pod hranicí efektivity. Podle výsledku ekonomických analýz vychází výstavba jako neefektivní, protože vysoké náklady na výstavbu jsou převýšeny množstvím očekávaných společenských přínosů.

NKÚ zjistil rizika, která očekávané přínosy a úspory nákladů vlivem rychlých spojení snižují a tím i zpochybňují předpokládanou efektivity peněžních prostředků plánovaných na jejich výstavbu:

- Analýzy předpokládají, že po výstavbě rychlých spojení se uvolní kapacita pro nákladní dopravu a dopravci převedou nákladní dopravu ze silnice na železnici. Očekávaná úspora nákladů dopravců, kteří převedou nákladní dopravu ze silnice na železnici, je v analýzách u větví RS 1, RS 2 a RS 4 vyčíslena na víc než 356 mld. Kč. Ochotu dopravců **převést nákladní dopravu ze silnice na železnici ale omezuje skutečnost, že železniční nákladní doprava je oproti silniční méně spolehlivá, méně operativní a dopravci platí vysoké poplatky** za využití železniční dopravní cesty v porovnání se zpoplatněním silniční infrastruktury.¹³

¹³ KONCEPCE NÁKLADNÍ DOPRAVY PRO OBDOBÍ 2024–2035, část 2.3 *Hlavní problémy nákladní železniční dopravy*; KONCEPCE NÁKLADNÍ DOPRAVY PRO OBDOBÍ 2017–2023 S VÝHLEDEM DO ROKU 2030, část 3.5.7 *Cena za použití železniční dopravní cesty*.

- Analýzy předpokládají úsporu nákladů na silniční infrastrukturu a na provoz silničních vozidel v důsledku převedení osobní dopravy ze silnice na železnici. Tato úspora je např. u tří tras vyčíslena na cca 350 mld. Kč. Analýzy ale **neuvažují s cenou jízdenky spoje prostřednictvím rychlých spojení, která může být pro cestující vysoká** a v důsledku toho předpokládaná poptávka po spoji prostřednictvím rychlých spojení nemusí být naplněna. Program rozvoje rychlých spojení přímo upozorňuje, že cena dopravy bude vysoká zejména pro mezinárodní spojení a bude mj. ovlivněna vysokými náklady dopravců na pořízení vysokorychlostních vlaků.
- Všechny studie proveditelnosti vycházejí z předpokladu uvolnění kapacity na stávající konvenční trati tím, že bude převedena dálková osobní doprava na rychlá spojení a uvolněná kapacita bude využita nákladní dopravou. **Rizikem je ale skutečnost, že uvolněnou kapacitu neobsadí nákladní doprava**, ale příměstská osobní doprava objednávaná kraji či obcemi, protože ty mají na základě platné právní úpravy¹⁴ přednost při využívání dopravní cesty před nákladní dopravou.
- Až 40 % přínosů podle analýz činí očekávaná úspora času osobní a nákladní přepravy vlivem rychlých spojení. Např. u VRT Praha – Brno – Břeclav je očekávaný přínos v důsledku úspory času osobní a nákladní přepravy vyčíslen na 204,4 mld. Kč. **K zajištění očekávané úspory času je ale nutná výstavba ucelených tras. Dokončení všech tras VRT (RS) se předpokládá až v roce 2047.** Např. studie proveditelnosti pro VRT Praha – Brno – Břeclav uvádí, že další související tratí je VRT Přerov – Ostrava. Konvenční trať v úseku Přerov – Ostrava měla do doby ukončení kontroly NKÚ nedostatečnou kapacitu pro další zavádění nových linek a bez realizace VRT Přerov – Ostrava nebude plně využita kapacita trati Praha – Brno – Břeclav a tím dojde ke snížení očekávaných přínosů vlivem nižšího počtu cestujících.
- Očekávaná úspora času bude snížena potřebou dojet do příslušného terminálu. Např. v případě terminálu VRT Roudnice nad Labem: cesta osobním automobilem od nádraží v Roudnici nad Labem do stanice Praha hlavní nádraží trvá cca 38 až 47 minut. Cesta vlakem využívající VRT má trvat 19 minut. K tomu je třeba připočítat cestu z Roudnice nad Labem na terminál umístěný mimo město, která bude trvat cca 7 minut. Dále je třeba započítat i zaparkování automobilu, přesun na terminál a rezervu před příjezdem vlaku, tj. celkem cca 5 až 10 minut. Výsledný cestovní čas z Roudnice nad Labem do Prahy s využitím VRT tak vychází na cca 31 až 36 minut. Oproti době cesty osobním automobilem bude úspora času cca 7 až 11 minut.
- **V některých případech uvažovaná rychlost 300 km/h a více nebude využita.** SŽ uvádí¹⁵, že vzdálenost, kterou vlak potřebuje k rozjezdu na provozní rychlost 320 km/h nebo naopak k zastavení z takové rychlosti, je závislá na stoupání či klesání trati. SŽ uvádí, že k dosažení maximální rychlosti dojde 20 až 25 km (počítáno s délkou 22,5 km)

¹⁴ Ustanovení § 34a zákona č. 266/1994 Sb.

¹⁵ Jak budeme jezdit – www.vrtky.cz (informační portál SŽ).

od rozjezdu. K zastavení soupravy z maximální rychlosti je třeba vzdálenost cca 7 km. V úseku Praha hl. n. – Brno hl. n. v případě jízdy bez zastavení pojede vlak rychlostí 320 km/h úsek dlouhý cca 156,6 km z celkových 215,9 km, tj. 72,5 % úseku, a v případě 4 zastavení (terminál Praha-východ, terminál Kořenice-Bečváry, terminál Jihlava a terminál Brno Vídeňská) pojede vlak rychlostí 320 km/h úsek dlouhý cca 97,6 km z celkových 215,9 km, tj. 45,3 % úseku. V rámci trasy Praha – Litoměřice/Lovosice, která je dlouhá cca 35 km, vlak provozní rychlosti 320 km/h vůbec nedocílí.

- **Naplnění očekávaných přínosů rychlých spojení brání chybějící modernizace železničních uzlů Brno, Praha, Ostrava a Ústí nad Labem, která by vytvořila jejich dostatečnou propustnost.** Stávající nádraží (železniční uzly) umožní pouze částečně pojmout etapový rozsah dopravy, ale nikoliv cílový¹⁶. Např. zprovoznění vysokorychlostní tratě Praha – Brno – Břeclav souvisí mj. s investicí do železničního uzlu Praha a uzlu Brno, která je odhadována v celkové výši 274 mld. Kč. Realizace železničního uzlu Praha má být dokončena v roce 2047, přitom zprovoznění vysokorychlostní tratě Praha – Brno – Břeclav se předpokládá už do roku 2036.
- **Přínosem rychlých spojení má být i rozvoj regionů. Tento předpoklad je ale u některých úseků v přímém rozporu s očekávanou úsporou času.** Např. dle studie proveditelnosti má výstavbou rychlého spojení Brno – Přerov – Ostrava dojít k úspoře času cestujících o cca 60 minut prostřednictvím přímého spoje. Rozvoj regionů je ale podmíněn zastávkami na trati Brno – Přerov (Blažovice, Vyškov, Nezamyslice, Kojetín, Přerov) a sjezdy na trati Přerov – Ostrava (Olomouc, Prosenice, Hranice a Polance). Pokud budou využity zastávky a sjezdy, nedojde k úspoře času. Ve zprávě Evropského účetního dvora, který v roce 2018 kontroloval evropskou vysokorychlostní železniční síť, je mj. uvedeno, že každá mezistanice na VRT představuje prodloužení celkové jízdní doby v průměru o 4 až 12 minut. Za předpokladu, že by vlak zastavil v devíti výše uvedených mezistanicích na trati Brno – Ostrava, prodlouží se plánovaná cestovní doba 63 minut o 36 až 108 minut.
- **Analýzy nehodnotí ani nezapočítávají negativní dopad záboru zemědělské a lesní půdy,** který např. u úseku Praha – Drážďany dohromady činí 235,5 ha.

4.2 Zdroje financování rychlých spojení nebyly ke dni ukončení kontroly NKÚ zajištěny

4.2.1 MD připravovalo od roku 2017 rámcové plány finančních potřeb výstavby rychlých spojení a tyto plány v průběhu let 2017 až 2024 aktualizovalo na základě postupně dokončovaných studií proveditelnosti. Rámcové plány byly naposledy aktualizovány v roce 2022 na celé období plánované výstavby, tj. do roku 2050, a dále v srpnu 2024 na

¹⁶ Kapacita stávajících dopravních uzlů není schopna absorbovat nárůst dopravy po realizaci rychlých železničních spojení.

období do roku 2034. V době ukončení kontroly NKÚ nebyl stanoven aktuální finanční plán výstavby všech ramen rychlých spojení.

4.2.2 MD uvedlo, že předpokládané investiční náklady na budoucí realizaci rychlých spojení jsou stanoveny vždy k dosaženému stupni přípravy. Poslední odhadované náklady MD uvedlo v „*mimořádné informaci pro vládu ČR*“ ze srpna 2024, a to pro období 2024 až 2034 ve výši 568,5 mld. Kč. Celkové investiční náklady přepočtené na cenovou úroveň roku 2025 ze schválených studií proveditelnosti činí 737 331 266 912 Kč¹⁷. Tato částka nezahrnuje úsek Poříčany – Hradec Králové – státní hranice, pro který nebyla v době kontroly NKÚ schválena studie proveditelnosti.

4.2.3 Implementačním dokumentem dopravní politiky ČR jsou dopravní sektorové strategie, které uvádějí předpokládané termíny dokončení rychlých spojení a finanční rámec jednotlivých úseků. K naplňování cílů DSS3 mají sloužit tříleté akční plány, které má zpracovat MD. Úkol zpracovat akční plány uložila Ministerstvu dopravy vláda usnesením ze dne 26. června 2024 č. 434.¹⁸ MD úkol nesplnilo, přičemž uvedlo, že akční plán je nahrazen návrhem rozpočtu SFDI. NKÚ konstatuje, že rozpočet SFDI nemůže nahradit aktuální akční plán, jak ho vyžadují DSS3, a to z důvodů časových i formálních. Rozpočet SFDI je stanoven jen na jeden rok se střednědobým výhledem na dva až tři roky, ale aktuální akční plán dle DSS3 má být vypracován na tři až pět let a má sloužit pro monitoring naplňování cílů celé koncepce a pro možné změnové řízení v prioritách daných touto koncepcí. Podle rozpočtu SFDI pro rok 2025 je třeba pro realizaci rychlých spojení zajistit ročně 20 mld. Kč, což ale představuje cca třetinu prostředků určených v ročním rozpočtu SFDI pro celou SŽ.

4.2.4 MD a SŽ prověřovaly další možnosti financování rychlých spojení tak, aby zajistily dostatečné zdroje pro jejich výstavbu. Za tímto účelem zadala SŽ v roce 2022 vypracování *Studie variant možných modelů financování výstavby železniční vysokorychlostní sítě v ČR*, která označila jako vhodnou možnost financování formu PPP projektů, ale zároveň uvedla, že u těchto projektů je nezbytná finanční účast státu. Například ve Francii činila finanční účast státu u PPP projektů na železnici 50 %. S možností financování rychlých spojení pomocí PPP projektů uvažuje i *Program rozvoje Rychlých železničních spojení v ČR*, který předpokládá financování výstavby také z fondu CEF, *Fondu soudržnosti* a pomocí úvěru od EIB.

¹⁷ Celkové investiční náklady dle studií proveditelnosti byly přepočítány indexem stavebních děl podle klasifikace CZ-CC (dráhy železniční dálkové), blíže viz stránky Českého statistického úřadu: <https://csu.gov.cz/produkty/indexy-cen-stavebnich-praci-indexy-cen-stavebnich-del-a-indexy-nakladu-stavebni-vyroby-ctvrtletni-casove-rady-2-ctvrtleti-2025>.

¹⁸ Bod II.1.c usnesení vlády České republiky ze dne 26. června 2024 č. 434, o Dopravních sektorových strategiích 3. fáze – Střednědobém plánu údržby, rozvoje a financování dopravní infrastruktury pro období 2024–2033 s výhledem do roku 2050.

4.2.5 Vláda ČR svým usnesením ze dne 16. srpna 2023 č. 577 schválila strategický dokument *Vyhodnocení využití metody spolupráce veřejného a soukromého sektoru na projektech železniční a dálniční infrastruktury*, který definoval další kroky k realizaci těchto projektů. Vláda zároveň uložila ministru dopravy ve spolupráci se SFDI a SŽ zajistit zpracování studie proveditelnosti zaměřené na využití formy PPP pro větve rychlých spojení RS 1 a RS 2 (dále také „Rychlá spojení Morava“). *Studie proveditelnosti – PPP projekt rychlá spojení Morava* doporučila realizovat úseky RS 1 a RS 2 formou tří PPP projektů, tj. VRT Moravská brána, RS Brno – Přerov a VRT Jižní Morava, a to mimo jiné i z důvodu nedostatku finančních zdrojů. Ve studii je uveden odhad, že projekt nad cca 2 mld. EUR úvodní investice vyžaduje, aby se stát podílel na financování výstavby z 30 %. Platba za dostupnost bude hrazena postupně v čase po uvedení úseků do provozu.

4.2.6 Zdroje financování rychlých spojení nebyly do doby ukončení kontroly NKÚ určeny. SŽ není schopna hradit z vlastních zdrojů výstavbu rychlých spojení ani případné závazky vyplývající z PPP projektů. Nedostatek peněžních prostředků pro financování dopravní infrastruktury je od roku 2023 řešen úvěrem od EIB, který čerpá SFDI prostřednictvím Ministerstva financí. Ani výstavba rychlých spojení formou PPP projektů nedostatek peněžních prostředků neřeší. U takto nákladných infrastrukturních projektů bude výstavba formou PPP vyžadovat finanční účast státu, která ale není zajištěna. Po uvedení úseků do provozu bude muset být hrazena platba za dostupnost, která je dlouhodobým závazkem státu. Pokud nedojde k realizaci rychlých železničních spojení z důvodu nezajištění zdrojů financování jejich výstavby, lze považovat část peněžních prostředků již vynaložených na přípravu rychlých spojení za neúčelnou.

4.3 Jednání se sousedními státy o napojení rychlých spojení dosud neskončila

4.3.1 V rámci bilaterálních a dalších mezinárodních jednání ČR prostřednictvím ministra dopravy podepsala memoranda, prohlášení a dohody s Polskou republikou, Spolkovou republikou Německo a Rakouskou republikou. Jedním z těchto memorand je *Společné prohlášení o záměru o spolupráci při dalším rozvoji železničního spojení Berlín – Praha – Wien „Via Vindobona“*. Podpisem tohoto dokumentu dne 25. ledna 2021 se Německo, ČR a Rakousko zavázaly podporovat a vybudovat rychlé železniční spojení Berlín – Praha – Vídeň. Cílem společného prohlášení je usilování ministerstev o zlepšení přeshraniční osobní a nákladní železniční dopravy a pokud možno zkrácení jízdní doby mezi městy Berlín – Praha na 2 hod. a 30 min., mezi Prahou a Vídní na 2 hod. a 30 min. a mezi Berlínem a Vídní na 4 hodiny u expresního spojení. Dále vytvoření dodatečné kapacity železniční dopravy a interoperability železniční infrastruktury v koridoru Berlín – Praha – Vídeň. Realizací společného výše uvedeného prohlášení se zabývá pracovní skupina, která se schází jednou ročně. V jejích zápisech je mimo jiné uvedeno: „*Ve spolupráci se společností SNCF probíhá příprava na zahájení realizace nových vysokorychlostních*

trati v letech 2025/2026. V roce 2030 bude dokončeno 50 % českých úseků koridoru Via Vindobona včetně Přerov – Ostrava a modernizace trati Brno – Přerov na 200 km/h. V roce 2040 má být dokončeno celé spojení Berlín – Praha – Vídeň.“

4.3.2 NKÚ zjistil, že v době kontroly NKÚ nebyla platná ani jedna mezinárodní smlouva o novém přeshraničním spojení. Před ratifikací byla smlouva se Spolkovou republikou Německo. S Polskou republikou je jednání o novém přeshraničním napojení a o podobě smlouvy teprve na začátku a připravuje se zahájení expertních jednání k návrhu smlouvy. S Rakouskou republikou není smlouva pro vzájemné nové místo dotyku potřeba, protože Rakousko neplánuje výstavbu rychlého spojení, ale stávající trať jen zmodernizuje. Se Slovenskou republikou zatím není smlouva pro vzájemné nové místo dotyku potřeba, protože Slovenská republika stávající trať modernizuje a případná výstavba rychlého spojení je teprve ve fázi prověřování.

4.3.3 Jediná mezinárodní smlouva týkající se rychlých spojení je smlouva se Spolkovou republikou Německo o plánování, výstavbě a provozování Krušnohorského tunelu na železničním spojení mezi Prahou a Drážďany (smlouva o Krušnohorském tunelu). Tato smlouva byla odsouhlasena usnesením vlády ČR ze dne 9. července 2025 č. 522¹⁹ a čeká na ratifikaci v parlamentech obou zemí. Předmětem této smlouvy je vybudování a provozování přeshraničního železničního tunelu. Smluvní státy zajistí včasné, plynulé, hospodárné a efektivní plnění této smlouvy. Náklady na výstavbu 30,189 km dlouhého tunelu mezi Českou republikou a Spolkovou republikou Německo se budou dělit v poměru 38,765 % (ČR) ku 61,235 % (11,703 km na území České republiky a 18,486 km na území Spolkové republiky Německo). Klíč pro dělení nákladů se bude aktualizovat dvakrát, a to při nabytí právní moci povolení stavby Krušnohorského tunelu v obou státech a po uvedení stavby tunelu do provozu. Aktualizovaný klíč musí schválit smíšená komise a až poté vstoupí v platnost. Výstavba tunelu výše uvedeným způsobem bude za českou stranu vyžadovat náročný dohled nad dodržením technických norem, nad zajištěním účelnosti a hospodárnosti výdajů, a to ve fázi přípravy stavby, zadání a realizace zadávacích řízení na zajištění dodavatelů stavby i při samotné výstavbě tunelu.

Sousední státy neuvažují při napojení na rychlá železniční spojení ČR s rychlostí nad 300 km za hodinu

4.3.4 Přestože jsou některé úseky²⁰ na území ČR projektovány na provozní rychlost až 320 km/h, NKÚ upozorňuje na riziko, že dopravci tuto rychlost u mezinárodních spojů

¹⁹ Usnesení vlády České republiky ze dne 9. července 2025 č. 522, k návrhu na sjednání Smlouvy mezi Českou republikou a Spolkovou republikou Německo o plánování, výstavbě a provozování Krušnohorského tunelu na železničním spojení mezi Prahou a Drážďany.

²⁰ RS 4 Praha – Lovosice, RS 1 Praha – Brno, RS 1 Prosenice – Ostrava, RS 2 Modřice – Rakvice.

nevyužijí. Budou nasazovat vlaky, které této rychlosti nedosáhnou, protože okolní státy uvažují o napojení na ČR s rychlostí do 250 km/h. Například u spojení Berlín – Praha – Vídeň bude možné využít rychlosti 320 km/h jen na území České republiky. Z celkové délky cca 600 km bude možné jet rychlostí 320 km/h jen cca na jedné třetině této vzdálenosti. Rovněž v rámci spojení Praha – Hradec Králové – Wroclaw je v navazujícím úseku státní hranice – Wroclaw uvažována nová trať pro osobní a nákladní dopravu s maximální rychlostí 160/200 km/h, která byla v době kontroly v přípravě. V rámci spojení Brno – Bratislava je v navazujícím úseku státní hranice – Bratislava realizována modernizace stávající tratě pro osobní a nákladní dopravu s maximální rychlostí 200 km/h. V rámci spojení Brno – Vídeň je v navazujícím úseku státní hranice – Vídeň realizována modernizace stávající trati pro osobní a nákladní dopravu s maximální rychlostí 200 km/h.

4.4 Příprava rychlých spojení a výstavba jednotlivých úseků je oproti původním předpokladům opožděná

4.4.1 Od roku 2020 do roku 2024 došlo k posunu plánovaných termínů zahájení realizace staveb rychlých spojení v rozmezí od dvou do pěti let. Jen v úseku Brno – Přerov zůstal termín nezměněn, protože příprava tohoto úseku začala ještě před schválením Programu rychlých spojení. Hlavní příčiny zdlouhavé přípravy rychlých spojení spočívaly ve schvalovacích procesech vymezení koridorů v zásadách územního rozvoje (dále také „ZÚR“) v jednotlivých krajích. Např. v Ústeckém kraji schvalovací proces ZÚR trval 2,5 roku a v hl. m. Praze schvalovací proces ZÚR trval necelé 4 roky. Nejbližší realizaci je úsek RS 1 Prosenice – Ostrava, který je dle Programu rychlých spojení v důležitosti realizace až na čtvrtém místě.

NKÚ zjistil, že MD nesplnilo úkol uložený usnesením vlády. Není zajištěna územní ochrana tří úseků rychlých železničních spojení

4.4.2 Do doby ukončení kontroly NKÚ, tedy osm let od schválení *Programu rozvoje Rychlých železničních spojení v ČR*, nebyly některé stavby nutné pro realizaci ukotveny v zásadách územního rozvoje jednotlivých krajů, a tudíž nebyla zajištěna jejich územní ochrana. Jedná

se o RS 1 Praha-Zahradní Město – Praha-Běchovice (hlavní město Praha), RS 1 Světlá nad Sázavou – Velká Bíteš (Kraj Vysočina) a RS 1 Brodek u Přerova – Prosenice (Olomoucký kraj).

4.4.3 První územní rozvojový plán (dále také „ÚRP“) byl vydán až po čtyřech letech od přijetí této územně plánovací dokumentace. ÚRP s vymezenými novými koridory bude platný a účinný nejdříve od 1. srpna roku 2026, to znamená devět let od schválení Programu rychlých spojení. Ministerstvo dopravy do doby ukončení kontroly NKÚ nezajistilo zanesení některých tras rychlých spojení do územního rozvojového plánu. Jedná se o RS 1 Poříčany – Brno,

RS 1 Brodek u Přerova – Prosenice, RS 1 Ostrava – státní hranice ČR/Polská republika, RS 2 Brno – Břeclav, RS 4 Nová Ves – státní hranice ČR/SRN a RS 4 Praha – Panenské Břežany. MD zatím nevytvořilo věcné podmínky pro budoucí výstavbu rychlých spojení a nesplnilo tak úkol uložený usnesením vlády ČR ze dne 22. května 2017 č. 389.

4.4.4 MD mělo na základě usnesení vlády ČR ze dne 22. května 2017 č. 389 ve spolupráci s Ministerstvem pro místní rozvoj, Ministerstvem průmyslu a obchodu, Ministerstvem zemědělství a Ministerstvem životního prostředí navrhnout úpravy právních předpisů, které urychlí povolování liniových staveb. NKÚ ověřil, že probíhá úprava právních předpisů, která má zrychlit realizaci výstavby rychlých spojení. Jedná se především o úpravy zákonů týkajících se životního prostředí, a sice zákona č. 114/1992 Sb.²¹ a zákona č. 148/2023 Sb.²² Dále se jednalo o mnohokrát novelizovaný zákon č. 416/2009 Sb.²³ a zákon č. 283/2021 Sb., stavební zákon. Tato úprava právních předpisů zatím neměla vliv na zkrácení přípravné fáze staveb rychlých spojení, protože k nabytí účinnosti těchto změn došlo až v době přípravy jednotlivých ramen rychlých spojení.

Realizují se zatím dva úseky o délce 26 km, které byly připraveny ještě před schválením Programu rozvoje Rychlých železničních spojení v ČR

4.4.5 V rámci ramena RS 1 v současné době probíhá realizace části modernizace trati Brno – Přerov v úseku č. 4 (Nezamyslice – Kojetín) a v úseku č. 5 (Kojetín – Přerov). SŽ začala přípravu těchto úseků ještě před schválením Programu rychlých spojení. MD schválilo studii proveditelnosti dne 1. září 2015. Další tři úseky ramena RS 1 (Brno až Nezamyslice) mají být realizovány formou PPP projektů. U úseku Praha – Brno v době ukončení kontroly NKÚ probíhal proces EIA a u úseku Přerov – Ostrava zahájila SŽ majetkové vypořádání, a to po získání kladného stanoviska EIA v roce 2025. Pro rameno RS 2 bylo rovněž v roce 2025 získáno kladné stanovisko EIA a SŽ zahájila přípravné práce pro majetkové vypořádání. V rámci ramena RS 3 probíhá u jednotlivých úseků geotechnický průzkum, běží nebo je ukončeno územní řízení nebo se zpracovává dokumentace pro provedení stavby. U ramena RS 4 probíhá přírodovědný průzkum či proces EIA. Pro rameno RS 5 se zpracovává studie proveditelnosti. Stav přípravy a realizace jednotlivých úseků v době ukončení kontroly NKÚ je uveden v příloze č. 2.

V době kontroly jen 43 % vlastníků souhlasilo s výkupem pozemků

4.4.6 Do doby ukončení kontroly NKÚ si SŽ nechala zpracovat průzkum oslovených vlastníků na VRT Moravská brána. Bylo osloveno 1 200 vlastníků, z nichž pouze 43 % souhlasí s prodejem pozemků. Další 57 % vlastníků buď neodpovědělo, má zájem o jiný způsob řešení, nebo nesouhlasí.

NKÚ upozorňuje na riziko zpoždění výstavby rychlých železničních spojení vyplývající z majetkoprávního vypořádání pozemků, protože například více než polovina oslovených vlastníků u VRT Moravská brána nevyjádřila přímý souhlas s prodejem pozemků.

Současná příprava rychlých železničních spojení nezajišťuje podmínky potřebné k tomu, aby Česká republika splnila své závazky spojené se začleněním železniční infrastruktury do sítě TEN-T

²¹ Zákon České národní rady č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny.

²² Zákon č. 148/2023 Sb., o jednotném environmentálním stanovisku.

²³ Zákon č. 416/2009 Sb., o urychlení výstavby strategicky významné infrastruktury.

4.4.7 Česká republika je jako členská země Evropské unie vázána milníky stanovenými v nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2024/1679 ze dne 13. června 2024²⁴, které definuje, jaké úseky železniční sítě mají být připravovány a v jakém časovém horizontu mají být realizovány. Všechna hlavní ramena rychlých spojení (RS 1, RS 2, RS 3, RS 4, RS 5) jsou zařazena do hlavní, rozšířené hlavní nebo globální sítě TEN-T. Hlavní síť zahrnuje nejdůležitější spojení mezi velkými městy a uzly a má být dokončena do roku 2030. Rozšířená hlavní síť má být dokončena v roce 2040. Globální síť propojuje všechny regiony EU (části NUTS 2) s hlavní sítí a musí být dokončena do roku 2050.

4.4.8 NKÚ upozorňuje na riziko, že pokud nebudou úseky VRT Praha, VRT Polabí, VRT Střední Čechy, VRT Vysočina I, VRT Jižní Morava a VRT Podřipsko, které jsou vedeny v kategorii hlavní sítě, dokončeny do roku 2030, ČR nenaplní nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2024/1679, přestože ČR změny (začlenění úseků) v síti TEN-T sama navrhla a návrh byl v roce 2022 odsouhlasen Poslaneckou sněmovnou Parlamentu České republiky²⁵ a Senátem Parlamentu ČR²⁶. Začlenění VRT do transevropské dopravní sítě TEN-T je klíčová podmínka pro čerpání prostředků z CEF. Dle informací aktuálních v době ukončení kontroly NKÚ se předpokládalo zprovoznění VRT Praha severní větev po roce 2032, zprovoznění VRT Praha jižní větev v roce 2036, zprovoznění VRT Polabí v roce 2035, zprovoznění VRT Střední Čechy v roce 2035, zprovoznění VRT Vysočina I v roce 2035, zprovoznění VRT Jižní Morava v roce 2033 a zprovoznění VRT Podřipsko v roce 2035.

4.5 Náklady modernizace na 1 km dvou úseků zařazených do rychlých spojení byly u jednoho úseku o 54 % a u druhého o 83 % vyšší v porovnání s náklady předchozího modernizačního železničního projektu v ČR

4.5.1 Na stavbu rychlého spojení Nezamyslice – Kojetín uzavřela SŽ v březnu 2025 smlouvu o dílo v celkové výši 6 684 mil. Kč. Délka tohoto úseku činí 9,20 km. Na stavbu rychlého spojení Kojetín – Přerov byla v srpnu 2025 uzavřena smlouva o dílo v celkové výši 10 491 mil. Kč. Délka tohoto úseku činí 17,15 km. NKÚ porovnal vysoutěženou cenu těchto úseků rychlých spojení s cenou modernizace úseku IV. železničního koridoru Sudoměřice u Tábora – Votice o délce 17,1 km. Tuto modernizaci dokončila SŽ v roce 2022 za 6 296,78 mil. Kč. Jednalo se o úsek mezi Sudoměřicemi u Tábora a Voticemi, kde byla stávající trať modernizována na provozní rychlost 160 km/hod až 200 km/hod pro vlakové soupravy s naklápečí skříní. Úseky

RS Nezamyslice – Kojetín a Kojetín – Přerov jsou projektovány na rychlost 200 km/hod. Vysoutěžená cena za 1 km rychlých spojení úseku Nezamyslice – Kojetín byla 727 mil. Kč a úseku Kojetín – Přerov byla ve výši 612 mil. Kč. Cena 1 km modernizace úseku IV. železničního koridoru Sudoměřice u Tábora – Votice byla ve výši 368 mil. Kč, což v cenové

²⁴ Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2024/1679 ze dne 13. června 2024, o hlavních směrech Unie pro rozvoj transevropské dopravní sítě, o změně nařízení (EU) 2021/1153 a (EU) č. 913/2010 a o zrušení nařízení (EU) č. 1315/2013.

²⁵ Usnesení hospodářského výboru PSP ČR č. 35 z 5. schůze ze dne 10. března 2022.

²⁶ Usnesení Senátu č. 389 z 21. schůze ze dne 2. března 2022.

úrovni roku 2025²⁷ činí 397 mil. Kč. **Smluvní cena za 1 km rychlých spojení je tak u jednoho úseku o 330 mil. Kč (o 83 %) a u druhého o 215 mil. Kč (o 54 %) vyšší než cena 1 km modernizace IV. koridoru.**

4.5.2 Celkové investiční náklady na výstavbu rychlých spojení, které vycházejí ze schválených studií proveditelnosti, činí 737,33 mld. Kč (blíže viz kapitola 4.2.2). Celková délka rychlých železničních spojení v ČR podle těchto studií je 588,7 km, přičemž do této délky jsou zahrnuty také tři tunely – Krušnohorský, Středohorský a Berounský – o celkové délce přibližně 54 km. Průměrné investiční náklady na jeden kilometr RS tak činí 1,25 mld. Kč v cenové úrovni roku 2025²⁸.

4.6 NKÚ zjistil výrazné zvyšování cen u některých vysoutěžených zakázek, toto navyšování umožnila změna legislativy

4.6.1 U kontrolovaných 15 sektorových veřejných zakázek (z toho 12 zakázek zaměřených na zpracování dokumentací k zajištění předprojektové a projektové přípravy a tři zakázky na realizaci staveb) podalo nabídku 52 uchazečů, přičemž v některých případech tito uchazeči tvořili sdružení či konsorcium. Těchto 52 uchazečů bylo vlastněno celkem osmi mateřskými společnostmi.

4.6.2 Na plnění z těchto zakázek byla do doby ukončení kontroly NKÚ vynaložena částka 1 926 889 329 Kč bez DPH.

4.6.3 V průběhu realizace těchto 15 veřejných zakázek z let 2020 až 2025 docházelo k uzavírání dodatků k uzavřeným smlouvám a navyšování vysoutěžených cen. Důvodem pro uzavírání dodatků bylo např. zpracování požadavků samospráv, úpravy studie proveditelnosti a technického řešení, doplnění dokumentace EIA, nové varianty zahloubení tratě. NKÚ zjistil, že u čtyř kontrolovaných veřejných zakázek na dokumentaci pro územní řízení došlo k navýšení vysoutěžené ceny o 40 % a více, u jedné veřejné zakázky dokonce o 125,6 %.

U dalších tří veřejných zakázek na dokumentaci pro územní řízení se navýšení závazku pohybovalo od 50 % do 73 %. U ostatních veřejných zakázek se navýšení pohybovalo od 2 do 27 %. Přehled zakázek je uveden v příloze č. 3.

4.6.4 Podle zákona o zadávání veřejných zakázek může k navyšování docházet pouze za zákonem stanovených podmínek (§ 222). Jednou z těchto podmínek byla do 15.

²⁷ Cena modernizace úseku IV. železničního koridoru byla přepočítána indexem stavebních děl podle klasifikace CZ-CC (dráhy železniční dálkové), blíže viz stránky Českého statistického úřadu: <https://csu.gov.cz/produkty/indexy-cen-stavebnich-praci-indexy-cen-stavebnich-del-a-indexy-nakladu-stavebni-vyroby-ctvrtletni-casove-rady-2-ctvrtleti-2025>.

²⁸ Celkové investiční náklady dle studií proveditelnosti byly přepočítány indexem stavebních děl podle klasifikace CZ-CC (dráhy železniční dálkové), blíže viz stránky Českého statistického úřadu: <https://csu.gov.cz/produkty/indexy-cen-stavebnich-praci-indexy-cen-stavebnich-del-a-indexy-nakladu-stavebni-vyroby-ctvrtletni-casove-rady-2-ctvrtleti-2025>.

července 2023 maximální výše navýšení původní hodnoty závazku o 30 %. Dne 16. července 2023 nabyla účinnosti novela²⁹ zákona o zadávání veřejných zakázek, která tento limit pro sektorové zakázky zrušila.

4.6.5 NKÚ konstatuje, že změna právní úpravy zákona o zadávání veřejných zakázek platná od července 2023 má za následek, že zadávací řízení na nadlimitní sektorové veřejné zakázky se stává formálním, když cenový nárůst původní hodnoty závazku (v případě změn podle § 222 odst. 5 a 6 zákona o zadávání veřejných zakázek) není omezen žádným cenovým limitem. Tato změna umožňuje navyšovat ceny, které vzešly ze soutěžního prostředí, a tím deformovat trh sektorových zakázek, což ve svém důsledku nevytváří předpoklady pro hospodárné vynakládání peněžních prostředků.

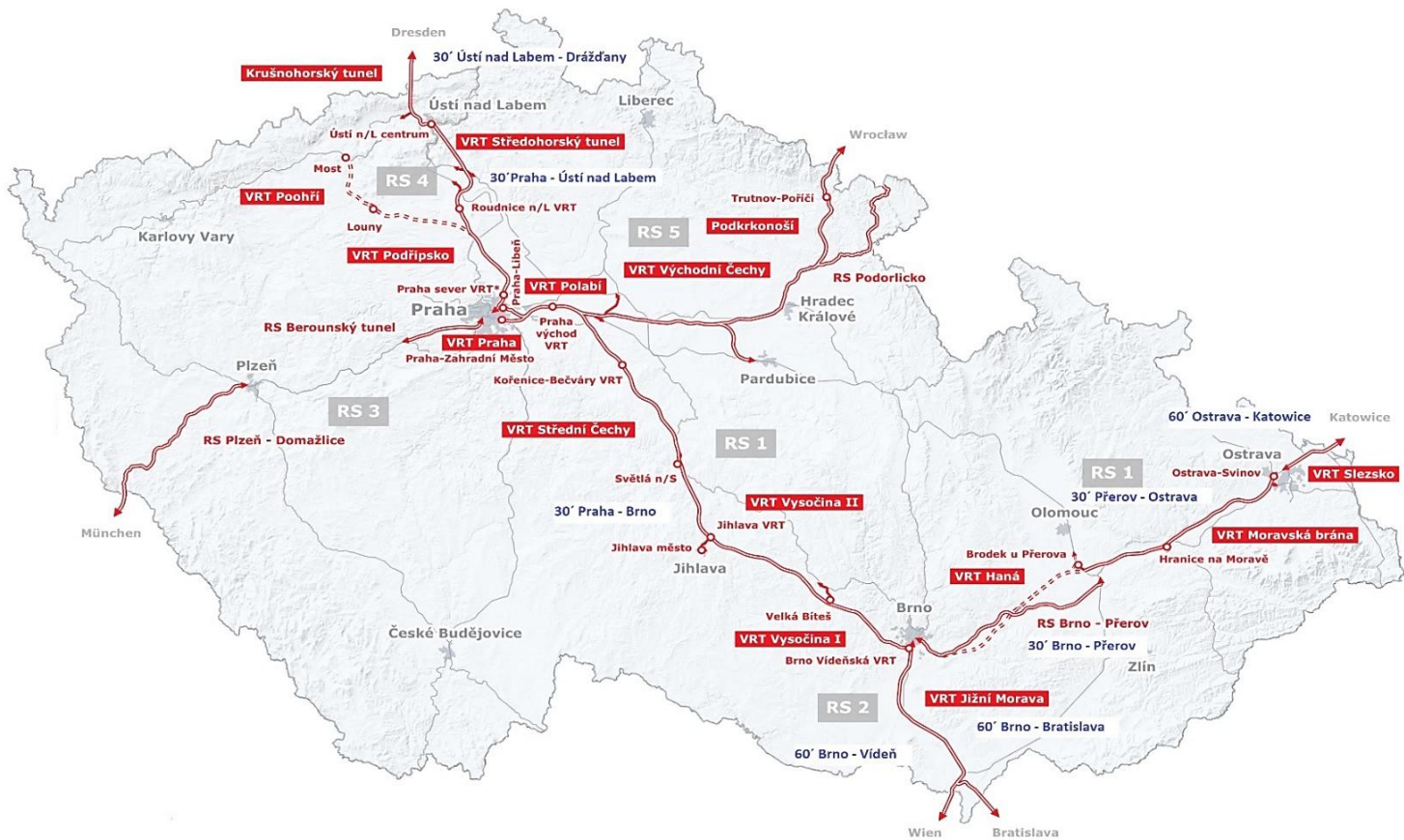
²⁹ Zákon č. 166/2023 Sb., kterým se mění zákon č. 134/2016 Sb., o zadávání veřejných zakázek, ve znění pozdějších předpisů.

Seznam zkratek a zkrácených názvů

CBA analýza	analýza ekonomické výhodnosti
CEF	<i>Nástroj pro propojení Evropy (Connecting Europe Facility)</i>
ČR	Česká republika
DPH	daň z přidané hodnoty
DPS	dokumentace pro provedení stavby
DSS3	<i>Dopravní sektorové strategie 3. fáze</i>
EIA	posuzování vlivů záměrů na životní prostředí
EIB	Evropská investiční banka
EU	Evropská unie
EUR	euro
Kč	česká koruna
Km	kilometr
MD	Ministerstvo dopravy
NKÚ	Nejvyšší kontrolní úřad
NUTS 2	územní statistické jednotky, konkrétně regiony EU s počtem obyvatel od 800 000 do 3 000 000 <i>(Nomenclature des Unites Territoriales Statistiques)</i>
PPP	partnerství veřejného a soukromého sektoru (Public Private Partnership)
Program rychlých spojení	<i>Program rozvoje Rychlých železničních spojení v ČR</i>
PSP ČR	Poslanecká sněmovna Parlamentu České republiky
RS	rychlá spojení
Rychlá spojení Morava	VRT Moravská brána, VRT Jižní Morava, RS Brno – Přerov
SFDI	Státní fond dopravní infrastruktury
SNCF	Francouzská národní železniční společnost (Société nationale des chemins de fer français)
SP	studie proveditelnosti
SRN	Spolková republika Německo
SŽ	Správa železnic, státní organizace

TEN-T	transevropská dopravní síť
ÚR	územní rozhodnutí
ÚRP	územní rozvojový plán
ÚŘ	územní řízení
VRT	vysokorychlostní trať
zákon č. 266/1994 Sb.	zákon č. 266/1994 Sb., o dráhách
zákon o zadávání veřejných zakázek	zákon č. 134/2016 Sb., o zadávání veřejných zakázek
ZP	záměr projektu
ZÚR	zásady územního rozvoje

Vedení hlavních tras (ramen) rychlých železničních spojení včetně terminálů a dojezdových časů mezi důležitými dopravními uzly



—— síť rychlých železničních spojení
 = = Výhledové trasy rychlých železničních spojení
 — sjezd na konvenční trať
 ○ stanice zahrnuta do projektu rychlých železničních spojení
RS 1 označení ramena rychlého železničního spojení

30' Praha - Brno Předpokládané systémové jízdní doby v minutách mezi uvedenými městy

Zdroj: Správa železnic, státní organizace; doplněno NKÚ

Přehled jednotlivých ramen vysokorychlostních tratí včetně aktuálního stavu přípravy

Větev	Úsek	Název úseku	Umístění	Síť TEN-T	Provozní rychlost (v km/hod)	Délka (km) dle SP/ZP	Předpokládaný termín zahájení realizace	Předpokládaný termín zprovoznění	Typ stavby	Aktuální stav
RS 1	1	VRT Praha jižní a severní větev	Vršovice – Běchovice Libeň – Běchovice	Hlavní	270	13	jižní větev 2031, severní větev 2029	jižní větev 2036, severní větev 2032	Novostavba/modernizace	Přípravné práce pro zpracování projektové dokumentace, probíhá proces EIA, vydání stanoviska pro severní větev 10/2026, pro jižní větev 10/2028
	2	VRT Polabí	Praha-Běchovice – Poříčany		320	27	2030	2036	Novostavba	Přípravné práce pro zpracování projektové dokumentace, probíhá proces EIA, vydání stanoviska 7/2027
	3	VRT Střední Čechy	Poříčany – Světlá nad Sázavou		320	61,7	2030	2036	Novostavba	Přípravné práce pro zpracování projektové dokumentace, probíhá proces EIA, vydání stanoviska 7/2027
	4	VRT Vysočina II	Světlá nad Sázavou – Velká Bíteš	Hlavní rozšířená	320	83	2031	2036	Novostavba	Přípravné práce pro zpracování projektové dokumentace, probíhá proces EIA, vydání stanoviska 4/2028
	5	VRT Vysočina I	Velká Bíteš – Brno	Hlavní	320	33	2031	2036	Novostavba	Přípravné práce pro zpracování projektové dokumentace, probíhá proces EIA, vydání stanoviska 4/2028
	6	Modernizace trati Brno – Přešov 1. stavba	Brno – Blažovice	Hlavní	200	75	2027	2033	Modernizace	Probíhá ÚŘ, probíhá zpracování DPS
	7	Modernizace trati Brno – Přešov 2. stavba	Blažovice – Vyškov		200		2027	2033	Modernizace	Probíhá ÚŘ, zpracována DPS, majetkoprávní vypořádání
	8	Modernizace trati Brno – Přešov 3. stavba	Vyškov – Nezamyslice		200		2027	2033	Modernizace	Dopracování DPS, majetkoprávní vypořádání
	9	Modernizace trati Brno – Přešov 4. stavba	Nezamyslice – Kojetín		200		2025	2030	Modernizace	V realizaci
	10	Modernizace trati Brno – Přešov 5. stavba	Kojetín – Přešov		200		2025	2030	Modernizace	V realizaci
	11	VRT Moravská brána	Přešov – Ostrava-Svinov	Hlavní rozšířená	320	70	2027	2034	Novostavba	Schváleno stanovisko EIA, začíná majetkoprávní vypořádání
RS 2	1	VRT Jižní Morava	Brno – Břeclav	Hlavní	320	34,3	2029	2033	Novostavba	Projektová dokumentace před dokončením, vydáno souhlasné stanovisko EIA
RS 3*	1	Praha Smíchov – Beroun/Hořovice**	Praha-Smíchov – Beroun	Globální	200	26,3	2028	2038	Novostavba	EIA, probíhá geotechnický průzkum, zpracovaná DPS

	2	Plzeň – Domažlice 1. stavba**	Plzeň-Nová Hospoda – Zbůch – Stod	Hlavní	200	19,1	2026	2029	Modernizace	EIA, vydané ÚR, ale žaloba
	3	Plzeň – Domažlice 2. stavba	Plzeň (mimo) – Nýřany – Chotěšov		160	12,3	2025	2027	Modernizace	Vydáno ÚR, v běhu SP
	4	Plzeň – Domažlice 3. stavba	Stod – Domažlice		200	24	2027	2030	Novostavba/modernizace	EIA, v běhu proces ÚR
	5	Plzeň – Domažlice 4. stavba	Domažlice – st. hranice		100	9,7	2029	2030	Modernizace	Probíhá projektová příprava ve stupni DPS
RS 4	1	VRT Podřipsko	Praha – sjezd na trať 090 (směr Lovosice)	Hlavní	320	44,5	2030	2031	Novostavba	Probíhá EIA, probíhají inženýrsko-geologické průzkumy
	2	VRT Krušnohorský tunel	Ústí nad Labem – státní hranice	Hlavní rozšířená	200	22	2029	2039	Novostavba	Probíhá EIA, probíhají inženýrsko-geologické průzkumy
	3	VRT Středohorský tunel	Sjezd Lovosice – Ústí nad Labem	Globální	250	29,4	2031	2042	Novostavba	Probíhá přírodovědný průzkum
RS 5		Poříčany – Hradec Králové – státní hranice – do ukončení kontroly nebyla schválena SP								

Zdroj: studie proveditelnosti, záměry projektů, odpovědi a informace SŽ; vlastní zpracování NKÚ.

* Dle původní studie proveditelnosti byla délka úseku Plzeň – Domažlice (1. až 4. stavba) celkem 69,5 km. Dle zpracovaných aktuálních záměrů projektů těchto staveb a informace SŽ došlo ke změně (upřesnění) původní délky na 65,1 km, která je uvedena v této tabulce.

** V úseku Beroun – Plzeň byly zmodernizovány úseky Beroun – Zbiroh, Zbiroh – Rokycany a Rokycany – Plzeň s cílem umožnit snížení jízdní doby mezi Prahou a Plzní pod 1 hodinu a zvýšit maximální rychlost na 160 až 200 km/h v letech 2008 až 2019.

Přehled kontrolovaných veřejných zakázek na přípravu rychlých železničních spojení

Název veřejné zakázky	Ev. č. veřejné zakázky	Datum uzavření SOD ³⁰	Cena dle SOD (v Kč bez DPH)	Konečná cena díla (v Kč bez DPH)	Celkové navýšení (v Kč bez DPH)	% navýšení z ceny díla	Skutečné čerpání do doby ukončení kontroly (v Kč bez DPH)
RS 2 VRT Modřice – Šakvice; Zpracování dokumentace pro územní řízení	618204 74	3. 9. 2021	129 290 000	291 618 950	162 328 950	125,6	141 787 950
RS 4 + RS 42 Praha – Ústí nad Labem (Most) – Dresden; Zpracování dokumentace pro územní rozhodnutí	618213 25	24. 8. 2022	152 179 600	263 382 800	111 203 200	73,1	188 814 796
RS 4 úsek Ústí nad Labem – státní hranice CZ/SRN; Realizace geologického průzkumu pro Krušnohorský tunel	616240 008	5. 12. 20 24	68 445 550	V realizaci	8 798 730	12,9	4 106 733
Nová budova CDP ³¹ VRT Praha	616240 10	6. 11. 2024	38 400 000	V realizaci	–	–	9 600 000
Dílčí projektové a konzultační práce na projektu Terminál Praha východ	Neuvedeno	20. 5. 2021	19 918 000	23 862 200	3 962 200	19,9	23 862 200
RS 1 VRT Světlá nad Sázavou – Velká Bíteš; zpracování dokumentace pro povolení záměru (v režimu BIM ³²)	616240 02	8. 11. 2024	579 170 000	V realizaci	–	–	108 072 000
RS 1 VRT Praha-Běchovice – Poříčany; Zpracování dokumentace pro územní řízení – vysokorychlostní trať	S9593/2 020-SŽ- SSZ- OVZ	22. 12. 2020	184 608 000	275 638 000	91 030 00 0	49,3	275 638 000

³⁰ Smlouva o dílo.

³¹ Centrální dispečerské pracoviště.

³² Building information modeling – informační model stavby.

Praha-Běchovice – Poříčany (II.)							
RS 1 Praha-Vršovice – Praha-Běchovice; Zpracování dokumentace pro územní řízení	618221 54	20. 9. 2023	125 815 700	214 704 690	88 888 99 0	70,7	113 304 775
RS 1 VRT Velká Bíteš – Brno Zpracování dokumentace pro územní řízení	618213 58	8. 12. 2022	204 688 000	V realizaci	30 609 806	15	182 853 387
Studie proveditelnosti PPP – Projekt Rychlá spojení Morava	616230 32	8. 1. 202 4	7 497 00 0	10 815 000	3 318 000	44	10 815 000
Veřejná zakázka Ekonomická studie pro hodnocení dopadů rozvoje sítě vysokorychlostních trati a dálniční sítě do roku 2050	616240 03	27. 2. 2024	7 669 00 0	9 769 000	2 100 000	27,38	9 769 000
Modernizace trati Brno – Přerov, 2. stavba Blažovice – Vyškov	617230 03	2. 8. 2023	545 747 000	473 344 688	-72 402 312	-13,3 (snížení rozsah u, převod na PPP)	450 201 188
Modernizace trati Brno – Přerov, 4. stavba Nezamyslice – Kojetín	617210 16	28. 5. 2021	153 547 000	168 837 600	15 290 600	9,89	151 086 600
Modernizace trati Brno – Přerov, 5. stavba Kojetín – Přerov	617221 03	28. 3. 2023	249 908 000	256 697 700	6 789 700	2,72	241 577 700
STUDIE PROVEDITELNOSTI RS 5 VRT Praha – Hradec Králové – Wrocław	618204 44	19. 4. 2021	12 600 000	15 400 000	2 800 000	22	15 400 000
Celkem			2 479 48 2 850				1 926 889 329

