



Kontrolní závěr z kontrolní akce

15/14

Peněžní prostředky určené na modernizaci III. a IV. tranzitního železničního koridoru

Kontrolní akce byla zařazena do plánu kontrolní činnosti Nejvyššího kontrolního úřadu (dále NKÚ) na rok 2015 pod číslem 15/14. Kontrolní akci řídil a kontrolní závěr vypracoval člen NKÚ Ing. Jiří Adámek.

Cílem kontroly bylo prověřit poskytování, čerpání a použití peněžních prostředků určených na modernizaci III. a IV. tranzitního železničního koridoru.

Kontrolováno bylo období od roku 2010 do června 2015, v případě věcných souvislostí i období předchozí a následující. Kontrola u kontrolovaných osob byla prováděna od dubna do listopadu 2015.

Kontrolované osoby:

Ministerstvo dopravy (dále MD) a Správa železniční dopravní cesty, státní organizace, Praha (dále SŽDC).

Námítky proti kontrolnímu protokolu, které podala SŽDC, Stavební správa východ, vypořádala vedoucí skupiny kontrolujících rozhodnutím o námítkách.

Kolegium NKÚ na svém II. jednání, které se konalo dne 15. února 2016,

schválilo usnesením č. 8/II/2016

kontrolní závěr v tomto znění:

I. Úvodní informace k předmětu kontroly

III. železniční koridor je veden v trase státní hranice – Cheb – Plzeň – Praha – Česká Třebová – Přerov – Český Těšín – Mosty u Jablunkova – státní hranice. V úseku Praha – Česká Třebová se jeho trasa překrývá s trasou I. koridoru a v úseku Česká Třebová – Přerov – Dětmarovice s trasou II. koridoru. Je součástí hlavní transevropské železniční sítě.

IV. železniční koridor je veden v trase státní hranice – Děčín – Praha – České Budějovice – Horní Dvořiště – státní hranice. V úseku státní hranice – Děčín – Praha se jeho trasa překrývá s trasou I. koridoru. Je součástí vedlejší transevropské železniční sítě.

Vláda schválila výstavbu a způsob financování modernizace III. koridoru v roce 2002 a IV. koridoru v roce 2001¹. Investiční potřeba obou koridorů měla činit 97 mld. Kč a výstavba měla být dokončena do roku 2010. Jedním z cílů modernizace bylo zkrácení jízdních dob zvýšením traťových rychlostí v osobní dopravě až na 160 km/hod. a v nákladní dopravě až na 120 km/hod.

Postavení a působnost kontrolovaných osob ve vztahu k modernizaci III. a IV. železničního koridoru:

- MD odpovídalo za tvorbu dopravní politiky a její uskutečňování. Předkládalo vládě k projednání záměry výstavby, rekonstrukce a modernizace železniční dopravní cesty. Schvalovalo investiční záměry staveb III. a IV. koridoru. Bylo řídicím orgánem operačního programu *Doprava*², ze kterého byly spolufinancovány stavby na III. a IV. koridoru.
- SŽDC, která byla zřízena zákonem č. 77/2002 Sb.³, vykonávala veškeré investorské činnosti staveb modernizace III. a IV. koridoru. Byla příjemcem peněžních prostředků na jejich financování ze Státního fondu dopravní infrastruktury (dále SFDI) a operačního programu *Doprava*. Uvnitř SŽDC zabezpečovaly přípravu a realizaci staveb III. a IV. koridoru Stavební správa východ, Olomouc, a Stavební správa západ, Praha. Koordinační a kontrolní činnost u stavebních správ vykonávalo generální ředitelství SŽDC. Kontrola byla v SŽDC provedena u všech uvedených vnitřních organizačních jednotek.

Na MD a Generálním ředitelství SŽDC bylo zejména prověřováno plnění záměrů a cílů modernizace III. a IV. koridoru, včetně činností pro jejich zabezpečení. Na stavebních správách byly zejména prověřovány činnosti související se schvalováním staveb k realizaci, činnosti provedené v období od jejich schválení k realizaci do vydání příslušných stavebních povolení, zadávací řízení na výběr dodavatelů stavebních prací a průběh realizace staveb. Podrobně bylo kontrolováno 7 staveb s celkovými náklady 11 mld. Kč (příloha).

¹ Usnesení vlády ze dne 5. června 2002 č. 575, k návrhu na modernizaci III. tranzitního železničního koridoru České republiky v úsecích Cheb státní hranice – Plzeň – Praha, Česká Třebová – Přerov a Dětmarovice – Mosty u Jablunkova státní hranice, včetně modelu jeho financování.

Usnesení vlády ze dne 10. prosince 2001 č. 1317, k návrhu na modernizaci IV. tranzitního železničního koridoru České republiky v úseku Praha – České Budějovice – Horní Dvořiště, včetně modelu jeho financování.

² Program pro čerpání prostředků z fondů Evropské unie. Evropská komise schválila operační program *Doprava* na roky 2007 až 2013 v roce 2007. Navazující program na roky 2014 až 2020 schválila v roce 2015.

³ Zákon č. 77/2002 Sb., o akciové společnosti České dráhy, státní organizaci Správa železniční dopravní cesty a o změně zákona č. 266/1994 Sb., o dráhách, ve znění pozdějších předpisů, a zákona č. 77/1997 Sb., o státním podniku, ve znění pozdějších předpisů.

Kontrola navázala na kontrolní akci č. 03/26 – *Výstavba a provozování železničních koridorů* (kontrolní závěr byl zveřejněn v částce 3/2004 *Věstníku NKÚ*), kterou byla prověřována příprava projektů modernizace III. a IV. koridoru, a na kontrolní akci č. 09/19 – *Peněžní prostředky určené na rozvoj železniční infrastruktury* (kontrolní závěr byl zveřejněn v částce 2/2010 *Věstníku NKÚ*), kterou byl prověřován stav jejich realizace v letech 2006 až 2009.

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

II. Shrnutí a vyhodnocení zjištěných skutečností

Předpokládanou efektivnost peněžních prostředků na modernizaci III. a IV. železničního koridoru negativně ovlivnilo významné prodloužení termínů dokončení. Rizikem jejího dalšího snížení je i možné zvýšení předpokládaných nákladů, vyplývající především z toho, že v době kontroly nebylo rozhodnuto o definitivním řešení dvou finančně náročných úseků.

V počátečních letech realizace modernizace III. a IV. koridoru se potvrdilo zjištění NKÚ z předchozí kontrolní akce č. 03/26 o nereálnosti schválených modelů financování, zejména s ohledem na zajištění zdrojů krytí předpokládaných nákladů 97,1 mld. Kč. Nedostatek finančních prostředků řešilo MD v roce 2005 prodloužením termínů dokončení modernizace o 6 let z roku 2010 na rok 2016. V průběhu přípravy staveb však docházelo i nadále k časovým skluzům.

Výsledkem bylo, že k 30. 6. 2015 byla dokončena modernizace III. koridoru ze 71 % délky a IV. koridoru z 59 % délky. Podle stavu v přípravě a realizaci staveb v době kontroly budou koridory dokončeny nejdříve v roce 2021.⁴ Nebude tak dodržen ani další termín dokončení modernizace obou koridorů do roku 2019, předpokládaný MD v aktualizovaném modelu financování, který vzala vláda na vědomí v dubnu 2015⁵.

Modernizace III. a IV. koridoru by měla trvat déle než 18 let, což je neúměrně dlouhá doba. Podle předpokladů, z nichž ve studiích proveditelnosti III. koridoru z roku 2002 a IV. koridoru z roku 2001 vycházela hodnocení efektivity vybraných variant modernizace koridorů, měla modernizace III. a IV. koridoru trvat 7 až 8 let.

Do roku 2011 rostly také předpokládané náklady na modernizaci III. a IV. koridoru. Podle stavu v přípravě staveb v roce 2009 měly být o cca 50 %, tj. o 48,9 mld. Kč, vyšší oproti předpokladům při schválení modernizace v letech 2001 a 2002. Tato výše již nebyla akceptovatelná a SŽDC musela přijmout opatření ke snížení nákladů. V roce 2011 tak byly předpokládány náklady ve výši 117,6 mld. Kč, což přesto bylo o 21 %, tj. o 20,5 mld. Kč, více oproti původním předpokladům.

⁴ Bez dvou úseků o délce 5,9 km vyčleněných ze stavby Český Těšín – Dětmárovice na III. koridoru z důvodu trvajících poklesů půdy následkem důlní činnosti. Jejich dokončení předpokládala SŽDC po roce 2030.

⁵ Usnesení vlády ze dne 15. dubna 2015 č. 269, k aktualizaci projektů III. a IV. tranzitního železničního koridoru České republiky, včetně komplexního řešení problematiky jejího financování.

MD předpokládalo další snížení nákladů na modernizaci III. a IV. koridoru o 23,3 mld. Kč na 94,3 mld. Kč v aktualizovaném modelu financování z dubna 2015. Snížení nákladů o 17,5 mld. Kč bylo dosaženo vyřazením dvou finančně náročných staveb v úsecích Praha – Beroun (III. koridor) a Nemanice I – Ševětín (IV. koridor). O definitivním řešení těchto staveb nebylo rozhodnuto. Snížení nákladů ve výši cca 5 mld. Kč vyplynulo ze zadávacích řízení na výběr dodavatelů staveb v letech 2012 a 2013.

Z předpokládaných nákladů uvedených v modelu financování z roku 2015 vyplývá, že by měly být náklady na jeden kilometr modernizace III. koridoru 176 mil. Kč a IV. koridoru 203 mil. Kč (za oba koridory pak 185 mil. Kč).

Mimo uvedených dvou úseků nebylo dořešeno také napojení III. koridoru na navazující trať na území Německa. Definitivní řešení úseku Cheb – státní hranice bude proto závislé na výsledku jednání s představiteli Spolkové republiky Německo.

K opoždování realizace staveb docházelo především ve fázi jejich přípravy. Neúměrně dlouho trvala doba od vypracování přípravné dokumentace stavby do získání stavebního povolení. V průměru to bylo 6 let, avšak u 30 % staveb byla tato doba podstatně delší (modernizace III. a IV. koridoru přitom měla původně trvat 7 až 8 let). Přípravu staveb prodlužovaly především problémy vyplývající z řešení majetkoprávních vztahů a v souvislosti se získáváním územních rozhodnutí a stavebních povolení. Podílely se na tom i nedostatky v činnosti SŽDC.

Na neúměrně dlouhou dobu a prodlužování termínů přípravy po schválení přípravných dokumentací staveb upozornil NKÚ již v předchozí kontrolní akci č. 09/19. Zjištění v kontrolní akci č. 15/14 ukázala, že pro zkrácení uvedené fáze přípravy nebyla přijata účinná opatření. Účinky zákona č. 416/2009 Sb.⁶ se neprojeví.

SŽDC ani MD neprováděly při schvalování investičních záměrů a projektů staveb účinnou kontrolu opodstatněnosti výše předpokládaných nákladů staveb modernizace III. a IV. koridoru. MD rozhodlo o závazném používání nástrojů pro kontrolu nákladů staveb až od února 2015. Na možnosti snížení nákladů v případě důsledné kontroly opodstatněnosti jejich výše a hledání řešení k jejich případnému snížení ukazují případy, kdy SŽDC náklady snížila, neboť jejich výše již nebyla akceptovatelná. Například v roce 2010 snížila u stavby *Modernizace trati Tábor – Sudoměřice* předpokládané náklady o 1,1 mld. Kč, tj. o 27 %. Na základě výsledku zadávacího řízení na výběr dodavatele stavebních prací se náklady snížily o další 1,0 mld. Kč. Stavební náklady v přepočtu na jeden kilometr byly o 8 % nižší než ocenění podle cenových normativů schválených MD v roce 2013 pro kontrolu předpokládaných nákladů.

NKÚ na základě vyhodnocení výsledků kontroly modernizace III. a IV. železničního koridoru mj. doporučuje:

- co nejdříve rozhodnout o definitivním řešení úseků Praha – Beroun a Nemanice I – Ševětín,
- přijmout organizační opatření a změny v oblasti legislativy ke zkrácení doby přípravy liniových dopravních staveb v období od zahájení územních řízení do ukončení stavebních

⁶ Zákon č. 416/2009 Sb., o urychlení výstavby dopravní, vodní a energetické infrastruktury, (účinný od listopadu 2009).

řízení, například k řešení majetkoprávních vztahů nebo k omezení neodůvodněných průtahů v těchto řízeních,

- provádět při schvalování investičních záměrů a projektů účinnou kontrolu opodstatněnosti předpokládaných technických řešení, věcného rozsahu a nákladů staveb.

III. Podrobnější informace ke zjištěným skutečnostem

1. Stav v realizaci modernizace III. a IV. železničního koridoru

Z celkové délky staveb III. koridoru 329,4 km bylo k 30. 6. 2015 dokončeno 234,8 km, tj. 71 %. Úseky v délce 33,0 km, tj. 10 %, byly v realizaci a úseky v délce 61,6 km, tj. 19 %, byly v přípravě. Na přípravu a realizaci bylo vynaloženo 41,6 mld. Kč, tj. 71 % z celkové částky, která je podle SŽDC potřeba na dokončení modernizace III. koridoru, bez nákladů na konečnou podobu úseku Praha – Beroun (viz body 2.2b a 3.1 kontrolního závěru). Průběh a zdroje financování modernizace III. koridoru jsou uvedeny v tabulce č. 1.

Tabulka č. 1 – Průběh a zdroje financování III. koridoru (v mil. Kč)

Zdroj financování	Skutečnost do roku 2009	Skutečnost v letech 2010–2014	Předpoklad pro rok 2015	Předpoklad po roce 2015	Celkem
Prostředky SFDI	8 207	4 649	599	5 129	18 584
Prostředky Evropské unie	10 234	12 806	1 846	10 977	35 863
Úvěr Evropské investiční banky	2 466	1 642	0	0	4 108
Prostředky měst a obcí	167	40	76	75	358
Celkem	21 074	19 137	2 521	16 181	58 913

Zdroj: informace a podklady SŽDC.

Z celkové délky staveb IV. koridoru 179,9 km bylo k 30. 6. 2015 dokončeno 107,0 km, tj. 59 %. Úseky v délce 20,8 km, tj. 12 %, byly v realizaci a úseky v délce 52,1 km, tj. 29 %, byly v přípravě. Na přípravu a realizaci bylo vynaloženo 23,1 mld. Kč, tj. 66 % z celkové částky, která je podle SŽDC potřeba na dokončení modernizace IV. koridoru, bez nákladů na konečnou podobu úseku Nemanice I – Ševětín (viz body 2.2b a 3.3 kontrolního závěru). Průběh a zdroje financování modernizace IV. koridoru jsou uvedeny v tabulce č. 2.

Tabulka č. 2 – Průběh a zdroje financování IV. koridoru (v mil. Kč)

Zdroj financování	Skutečnost do roku 2009	Skutečnost v letech 2010–2014	Předpoklad pro rok 2015	Předpoklad po roce 2015	Celkem
Prostředky SFDI	5 606	2 940	761	3 255	12 562
Prostředky Evropské unie	5 003	6 220	1 295	7 141	19 659
Úvěr Evropské investiční banky	1 388	980	0	0	2 368
Prostředky měst a obcí	13	6	1	326	346
Celkem	12 010	10 146	2 057	10 722	34 935

Zdroj: informace a podklady SŽDC.

2. Plnění záměrů modernizace III. a IV. železničního koridoru

2.1 Z kontrolních akcí č. 03/26 a č. 09/19 vyplynulo, že modely financování a realizační termíny modernizace III. a IV. koridoru nebyly plněny.

Kontrolní akcí č. 03/26 bylo zjištěno, že modely financování modernizace III. a IV. koridoru, navržené v letech 2001 a 2002 MD a schválené vládou usneseními ze dne 10. prosince 2001 č. 1317 (IV. koridor) a ze dne 5. června 2002 č. 575 (III. koridor), nebyly reálné. Problém byl především v zajištění potřebných zdrojů na krytí nákladů ve výši 97,1 mld. Kč.

Kontrolní akcí č. 09/19 bylo zjištěno, že MD navrhlo řešit nedostatek peněžních prostředků na modernizaci III. a IV. koridoru prodloužením termínů dokončení výstavby o 6 let do roku 2016. Výstavba tak měla místo cca 7 let trvat 13 let. MD však současně navrhlo zvýšení nákladů o 20,5 mld. Kč, tj. o 21 %, na 117,6 mld. Kč, což problém s financováním prohloubilo. Zvýšení nákladů bylo především dáno změnou koncepce modernizace úseku Praha – Beroun ve stávající trase na výstavbu nové trasy v tunelech. Aktualizované modely financování navržené MD schválila vláda usnesením ze dne 13. července 2005 č. 885⁷. Dále bylo zjištěno, že změny nákladů a termínů modernizace III. a IV. koridoru, ke kterým došlo v letech 2002 až 2008, významně snížily efektivnost modernizace III. a IV. koridoru uvedenou MD v podkladových materiálech pro její schválení.

2.2 Stav zjištěný předchozími kontrolami NKÚ se významně nezměnil ani po roce 2009. Až do roku 2011 docházelo ke zvyšování předpokládaných nákladů na modernizaci III. a IV. koridoru. V době kontroly nebylo ještě rozhodnuto o konečné podobě dvou úseků III. koridoru a jednoho úseku IV. koridoru. Docházelo k dalším posunům termínů dokončení modernizace koridorů.

Vývoj předpokládaných nákladů na modernizaci III. a IV. koridoru od roku 2001 do roku 2015 podle aktualizací modelů financování je uveden v tabulce č. 3.

Tabulka č. 3 – Předpokládané náklady na modernizaci III. a IV. koridoru (v mil. Kč)

	Původní ¹⁾	Rok 2005 ²⁾	Rok 2011 ³⁾	Rok 2015 ⁴⁾
III. koridor	58 542	75 631	75 631	57 877
IV. koridor	38 535	41 925	41 925	36 463
Celkem	97 077	117 556	117 556	94 340

Zdroj: materiály pro jednání vlády.

Poznámky:

- 1) Usnesení vlády ze dne 5. června 2002 č. 575 (III. koridor) a ze dne 10. prosince 2001 č. 1317 (IV. koridor).
- 2) Usnesení vlády ze dne 13. července 2005 č. 885.
- 3) Usnesení vlády ze dne 20. července 2011 č. 570⁸.
- 4) Usnesení vlády ze dne 15. dubna 2015 č. 269.

⁷ Usnesení vlády ze dne 13. července 2005 č. 885, k Návrhu aktualizace projektů modernizace III. a IV. tranzitního železničního koridoru České republiky jako prioritních projektů evropského zájmu včetně modelu jejich financování.

⁸ Usnesení vlády ze dne 20. července 2011 č. 570, k aktualizaci projektů III. a IV. tranzitního železničního koridoru České republiky, včetně komplexního řešení problematiky jejich financování.

Z předpokládaných nákladů uvedených v modelu financování z roku 2015 vyplývá, že by měly být náklady na jeden kilometr modernizace III. koridoru 176 mil. Kč a IV. koridoru 203 mil. Kč (za oba koridory pak 185 mil. Kč).

a) K nárůstu nákladů docházelo především v průběhu přípravy staveb. V roce 2009 již byly náklady předpokládány ve výši 146,0 mld. Kč, což bylo o 24 % více než podle aktualizovaných modelů financování z roku 2005. MD proto předložilo v roce 2011 do vlády materiál k aktualizaci plnění úkolů týkajících se modernizace III. a IV. koridoru. V materiálu uvedlo, že aktuální výše nákladů na modernizaci koridorů již nebyla akceptovatelná, a proto SŽDC v roce 2010 přistoupila k úsporným opatřením, která negativně neovlivnila parametry staveb, bezpečnost provozování a snížila náklady na úroveň schválenou v roce 2005. MD však konkrétní opatření, kterými se náklady snížily nebo měly snížit, ke kontrole nepředložilo.

Vláda vzala aktualizovaný model financování modernizace koridorů na vědomí usnesením ze dne 20. července 2011 č. 570. Podle této druhé aktualizace modelu financování měly náklady zůstat ve výši schválené v roce 2005, tj. měly činit 117,6 mld. Kč.

b) Vzhledem k tomu, že i po roce 2011 docházelo ke změnám, především v termínech přípravy, v termínech realizace a ve výši předpokládaných nákladů staveb, předložilo MD na jednání vlády další, již třetí aktualizaci projektů III. a IV. koridoru, kterou vzala vláda na vědomí usnesením ze dne 15. dubna 2015 č. 269. Podle aktualizovaného modelu financování se měly náklady snížit na 94,3 mld. Kč, tj. o 23,3 mld. Kč oproti výši předpokládané v roce 2011, a modernizace měla být dokončena v roce 2019.

Snížení předpokládaných nákladů o 23,3 mld. Kč bylo dosaženo především vyřazením stavby *Praha – Beroun, nové železniční spojení* (III. koridor) s předpokládanými náklady 15,3 mld. Kč a nahrazením stavby *Modernizace trati Nemanice I – Ševětín, 2. fáze nová stopa* (IV. koridor) technicky a finančně méně náročnou úpravou stávajícího traťového úseku s náklady nižšími o 2,2 mld. Kč (viz následující bod 3). Dalšího snížení předpokládaných nákladů bylo dosaženo v letech 2012 až 2013 v zadávacích řízeních na výběr dodavatelů staveb. Např. u stavby *Modernizace trati Rokycany – Plzeň* činilo toto snížení 3,6 mld. Kč, u stavby *Modernizace trati Tábor – Sudoměřice u Tábora* 1,0 mld. Kč apod.

Dosavadní vývoj přípravy a realizace staveb III. a IV. koridoru ukazuje, že termín dokončení modernizace koridorů do roku 2019, předpokládaný v modelu financování z dubna 2015, nebude dodržen (viz bod III.4 kontrolního závěru). Modernizace koridorů by měla být dokončena nejdříve v roce 2021 a měla by trvat déle než 18 let. Podle původních předpokladů to mělo být 7 až 8 let.

3. Nedořešené úseky modernizace III. a IV. železničního koridoru

Realizace modernizace III. a IV. koridoru trvala v době kontroly déle než 13 let, přesto nebylo ještě rozhodnuto o definitivním řešení některých úseků.

3.1 Úsek Praha – Beroun (III. koridor)

Podle původní koncepce z roku 2002 měla být provedena modernizace úseku Praha – Beroun v původní trase. SŽDC v letech 2003 až 2004 tuto koncepci změnila na výstavbu nové trasy v tunelech s možností využití pro budoucí vysokorychlostní trať. Změnu odůvodňovala tím, že původní řešení neumožňovalo dosáhnout významnějších zvýšení rychlostí, které by činily 80 až 120 km/hod. Náklady měly být 20,5 mld. Kč, což bylo o 14,0 mld. Kč více, než předpokládalo původní řešení. Realizace měla proběhnout v letech 2011 až 2016. Toto řešení schválila vláda v rámci aktualizace modelu financování III. koridoru usnesením ze dne 13. července 2005 č. 885.

V průběhu přípravy však přesáhly předpokládané náklady na nové řešení 30,0 mld. Kč a stavba se stala ekonomicky neefektivní. SŽDC proto nechala v roce 2010 zpracovat aktualizaci studie proveditelnosti III. koridoru pro úsek Praha – Plzeň (úsek Praha – Beroun byl jeho součástí). Její zpracovatel doporučil variantu s náklady 47,8 mld. Kč, která řešila v úsecích Praha – Beroun a Rokycany – Plzeň výstavbu nové tratě a v úseku Beroun – Rokycany optimalizaci stávající tratě. Tato varianta vykazovala z pěti navržených nejvyšší ekonomickou efektivnost. Při nárůstu nákladů o 1,8 % nebo při poklesu výkonů osobní dopravy o 2,8 % by přestala být ekonomicky efektivní. Důvodem doporučení této varianty byla nižší energetická náročnost pro dopravce a umožnění dosažení jízdní doby 60 minut mezi Prahou a Plzní.

MD schválilo aktualizovanou studii proveditelnosti v březnu 2011. K úseku Praha – Beroun však uvedlo, že o výběru optimální varianty nelze rozhodnout, protože studie neobsahovala průkaznost realizace žádné varianty. Požadovalo řešit tento úsek ve dvou fázích. Nejprve provést optimalizaci stávající tratě a souběžně provést výběr varianty nové železniční tratě s realizací po roce 2018.

SŽDC proto začala v roce 2011 připravovat v rámci stávající tratě v úseku Praha – Beroun tři stavby s realizací do roku 2016 a náklady 7,3 mld. Kč. Na výstavbu nové železniční tratě uváděla náklady 15,3 mld. Kč (v aktualizaci studie proveditelnosti z roku 2010 byly v závislosti na variantě uvedeny tyto náklady v rozmezí od 28,7 mld. Kč do 30,3 mld. Kč) a termín dokončení stanovila na rok 2023.

SŽDC pokračovala v následujících letech v úseku Praha – Beroun v projektové přípravě optimalizace stávající tratě i v koncepční přípravě výstavby nové trasy. O konečném řešení nebylo do doby ukončení kontroly NKÚ rozhodnuto. K 30. 6. 2015 vynaložila SŽDC na přípravu výstavby nové tratě 261,4 mil. Kč, z toho v letech 2010 až 2014 celkem 11,0 mil. Kč, a na přípravu tří staveb optimalizace stávající tratě 121,5 mil. Kč. Jejich realizaci předpokládala v letech 2016 až 2021 s náklady 10 193,1 mil. Kč. Oproti aktualizovaným modelům financování z dubna 2015 šlo o posunutí termínů dokončení o dva roky.

3.2 Úsek Cheb – státní hranice se Spolkovou republikou Německo (III. koridor)

Stavba *Optimalizace trati Cheb – státní hranice* měla být dokončena v roce 2014 s náklady 1 213 mil. Kč. Řešení tohoto úseku III. koridoru navržené v přípravné dokumentaci schválené v roce 2008 však nebylo projednáno s německou stranou. SŽDC nechala na základě následných jednání s německou stranou zpracovat aktualizaci přípravné dokumentace, neboť z těchto

jednání vyplynulo, že na německém území nebyl stanoven termín navazujících úprav tratě (zejména termín její elektrizace a úpravy zabezpečovacího zařízení). Výsledkem bylo rozdělení stavby v roce 2012 na dvě, přičemž první stavba byla ještě rozdělena na dvě etapy.

První etapa první stavby byla dokončena v roce 2015 s náklady 407,2 mil. Kč. Provedena byla pouze rekonstrukce železničního spodku a svršku. V rámci druhé etapy má být řešeno zabezpečovací zařízení a další technologie. Její realizaci SŽDC předpokládala v letech 2018 až 2019. Druhou stavbou má být řešena elektrifikace tratě. V aktualizovaném modelu financování z roku 2015 již nebyla tato stavba uváděna. Podle sdělení SŽDC závisí termíny realizace druhé etapy první stavby a druhé stavby na výsledcích jednání s německou stranou. Termín elektrifikace a modernizace navazujícího úseku Cheb – Norimberk by měla podle informace MD stanovit německá strana na přelomu let 2015 a 2016.

3.3 Úsek Nemanice I – Ševětín (IV. koridor)

Modernizace úseku Nemanice I – Ševětín měla být řešena formou výstavby nové trati v letech 2013 až 2015 s náklady 6,3 mld. Kč. Přípravu však komplikovalo nezpracování příslušné územně plánovací dokumentace Jihočeského kraje a nesouhlasy dotčených obcí s vedením nové trasy. Přípravná dokumentace pro vydání územního rozhodnutí tak byla dokončena teprve v roce 2010. Podle přípravné dokumentace však vzrostly předpokládané náklady na 12,5 mld. Kč. Proto bylo rozhodnutí o definitivním řešení odsunuto do pozdějších let.

O konečném řešení MD a SŽDC nerozhodly ani v následujících letech. SŽDC z tohoto důvodu a na základě požadavku všešlého z projednávání žádostí o spolufinancování z operačního programu *Doprava* nechala v roce 2012 zpracovat aktualizaci studie proveditelnosti modernizace IV. koridoru. Studie s ohledem na stav v přípravě a realizaci úseků IV. koridoru hodnotila jen jednu variantu modernizace s výjimkou úseku Nemanice I – Ševětín, u kterého hodnotila tři varianty. Ekonomickou efektivnost modernizace IV. koridoru zajišťovala pouze minimální varianta v úseku Nemanice I – Ševětín (úpravy stávající tratě pro splnění požadavků na evropský vlakový zabezpečovací systém vyplývajících z mezinárodních dohod). Tato varianta však měla malé přínosy a neumožňovala dosažení odpovídajících rychlostních parametrů.

MD s ohledem na schvalování projektových žádostí na financování staveb z operačního programu *Doprava* doporučilo v roce 2012 aktualizaci studie schválit. V úseku Nemanice I – Ševětín doporučilo sledovat minimální variantu a pokračovat v hledání řešení, které by nebránilo budoucímu dosažení plnohodnotné modernizace úseku.

SŽDC pokračovala v souladu s doporučením MD v prověřování řešení úseku Nemanice I – Ševětín stavbou nové tratě. Za tím účelem zadala v roce 2014 zpracování vyhledávací studie. Studie byla v době kontroly projednávána mezi SŽDC a MD. Na přípravu stavby nové tratě vynaložila SŽDC do 30. 6. 2015 celkem 105,9 mil. Kč. V době kontroly připravovala SŽDC dvě stavby na úpravy stávající tratě pro splnění požadavků na evropský vlakový zabezpečovací systém s předpokládanými náklady 1,1 mld. Kč a termíny dokončení do roku 2018.

4. Příprava staveb modernizace III. a IV. železničního koridoru

V přípravě staveb přetrvávaly problémy, které významně prodlužovaly dobu jejího trvání a měly negativní dopad na hospodárnost realizace modernizace III. a IV. koridoru.

4.1 Průměrná doba od vypracování přípravné dokumentace staveb do získání stavebních povolení byla 6 let. Výjimečná však nebyla doba delší. Delší než průměrná doba uvedené části přípravy byla u 12 z 37 staveb modernizace III. a IV. koridoru. Například u čtyř staveb trvala v době kontroly již 10 nebo 11 let, přičemž SŽDC platná stavební povolení ještě neměla; u dvou staveb byla 10 let a u čtyř byla 9 let.

Přípravu staveb prodlužovaly především problémy vyplývající z řešení majetkoprávních vztahů a příslušných řízení v souvislosti se získáváním územních rozhodnutí a stavebních povolení, kdy docházelo zejména k napadání vydaných rozhodnutí a povolení účastníky řízení. Přípravu prodlužovaly i nedostatky v činnosti SŽDC týkající se množství koncepčních změn a upřesňování technických řešení ve fázi po zpracování přípravných dokumentací a někdy i projektů staveb.

Na opoždění realizace a zvyšování nákladů staveb ve fázi zpracování přípravných dokumentací a projektů staveb z důvodu problémů souvisejících s územními a stavebními řízeními nebo z důvodu koncepčních změn a změn vyvolaných požadavky SŽDC a MD po schválení přípravné dokumentace již NKÚ upozornil v kontrolní akci č. 09/19. Níže uvedený stav ukazuje, že v této oblasti nedošlo k zásadním změnám. Zjištění ukazují, že opatření přijatá v této oblasti (například zákon č. 416/2009 Sb.) měla nízkou účinnost.

Problémy v přípravě byly zjištěny téměř u všech podrobně kontrolovaných staveb. Doby potřebné na přípravu a dokončení realizace staveb se proto významně odchylovaly od původních předpokladů. Například:

4.1.1a) Stavba *Optimalizace trati Bystřice nad Olší – Český Těšín* měla být podle předpokladů z roku 2006 realizována v letech 2007 až 2008 s celkovými náklady 3 974,7 mil. Kč. SŽDC vyřadila v průběhu přípravy ze stavby železniční stanici Český Těšín a na základě námitek města Třince v územním řízení i zastávku Třinec-Lyžbice. Dále zásadně změnila řešení dvou stavebních objektů. V roce 2008 tak SŽDC předpokládala náklady 3 144,9 mil. Kč, tj. o 829,8 mil. Kč nižší, a termín realizace v letech 2009 až 2012, tj. dokončení o čtyři roky později. Železniční stanici Český Těšín vyčlenila SŽDC do samostatné stavby, na kterou v roce 2010 předpokládala náklady 1 300 mil. Kč, tj. o 470,2 mil. Kč vyšší než uvedené snížení nákladů o 829,8 mil. Kč (viz následující stavba). Zastávku Třinec-Lyžbice zařadila SŽDC zpět do stavby na základě požadavku města Třince a Českých drah v průběhu realizace v roce 2010 s náklady 38,2 mil. Kč. Z tohoto důvodu a z důvodu dalších dodatečných prací požadovaných SŽDC v průběhu realizace se termín dokončení posunul až do listopadu 2014. Celkové náklady byly 2 823,3 mil. Kč, tj. o 321,6 mil. Kč nižší oproti upravenému předpokladu z roku 2008.

b) SŽDC požádala o vydání stavebního povolení v říjnu 2007, ale k žádosti nedoložila všechny potřebné doklady, např. projekt stavby, doklady o projednání s účastníky stavebního řízení a další. Drážní úřad proto stavební řízení přerušil až do srpna 2008,

kdy SŽDC po několikerém prodloužení termínu požadované doklady předložila. SŽDC pak v prosinci 2008 doplnila k žádosti projekt výhybny mezi Českým Těšínem a Třincem. Stavební povolení bylo vydáno v lednu 2009.

4.1.2 Stavba *Optimalizace trati Bystřice nad Olší – Český Těšín, 2. část – žst. Český Těšín* byla do modernizace III. koridoru zařazena dodatečně po vyčlenění železniční stanice Český Těšín ze stavby úseku Bystřice nad Olší – Český Těšín v roce 2006 (viz předchozí stavba). K rozhodnutí o jejím vyčlenění nepředložila SŽDC žádné doklady. Podle usnesení vlády ze dne 10. 5. 2006 č. 550⁹ měla být stanice Český Těšín prioritní stavbou k zajištění napojení průmyslové zóny Nošovice na železniční síť. SŽDC její přípravu až do roku 2009 přerušila. Investiční záměr tak byl zpracován v listopadu 2010. Stavba měla být realizována v letech 2013 až 2015 s celkovými náklady 1 300,0 mil. Kč, z toho stavební byly 1 142,5 mil. Kč. Projekt stavby byl dokončen v červnu 2012. SŽDC jej z důvodu obav z obstrukcí občanského sdružení rozdělila pro účely stavebního řízení na dvě části. Stavební řízení na první část trvalo od března 2013 do prosince 2013 a u druhé části od června 2013 do června 2014. Důvodem dlouhé doby trvání stavebních řízení byly námitky a odvolání občanského sdružení. Po jejich vypořádání Drážním úřadem a MD byl do stavebních povolení doplněn pouze požadavek na měření hluku. Dokončení stavby tak bylo posunuto na duben 2016.

4.1.3a) Stavba *Optimalizace trati Český Těšín – Dětmárovice* měla být realizována v letech 2012 až 2014. SŽDC však z důvodu upřednostnění jiné stavby III. koridoru přípravu v letech 2006 až 2009 pozastavila. Z důvodu změn technických a dalších předpisů musela být v roce 2009 s náklady 5,8 mil. Kč aktualizována přípravná dokumentace stavby. Kromě toho musely být z důvodu skončení platnosti v roce 2010 aktualizovány i některé další dokumenty potřebné pro zahájení územního řízení, které tak bylo zahájeno až v říjnu 2012. Územní rozhodnutí bylo vydáno v březnu 2013. Bylo však napadeno námitkami občanského sdružení. Krajský úřad v červenci 2013 územní rozhodnutí zrušil z důvodu procesních vad a vrátil věc k novému projednání. V něm podalo občanské sdružení v listopadu 2013 stejné námitky jako proti předchozímu územnímu rozhodnutí. Stavební úřad námitky zamítl jako nedůvodné a vydal v červenci 2014 územní rozhodnutí.

b) SŽDC uzavřela ještě před vydáním územního rozhodnutí v březnu 2012 smlouvu na vypracování projektu stavby s cenou 66,0 mil. Kč a termínem do listopadu 2012. S ohledem na výše uvedené problémy se získáním územního rozhodnutí byly v prosinci 2012 zastaveny práce na projektu a pokračovaly až v červenci 2014. V době kontroly však SŽDC ještě z důvodu nedokončeného majetkoprávního vypořádání pozemků nepožádala o vydání stavebního povolení. Stavba tak nebude dokončena do roku 2015 a SŽDC musela stáhnout žádost o financování stavby z operačního programu *Doprava*. Podle aktualizovaného modelu financování z roku 2015 by měla být realizována v letech 2015 až 2018 s náklady 2 798,5 mil. Kč.

⁹ Usnesení vlády ze dne 10. 5. 2006 č. 550, k návrhu na schválení investiční smlouvy se společností Hyundai Motor Company a k zabezpečení podmínek pro výstavbu a provoz automobilového závodu Hyundai, závodů subdodavatelů na území severní a střední Moravy a investiční přípravy území strategických průmyslových zón v České republice.

4.1.4 Stavba *Optimalizace trati Český Těšín – Dětmorovice, část v km 332,200 – 333,076*¹⁰ měla být z důvodu financování z prostředků operačního programu *Doprava* realizována do konce roku 2015 (konečná lhůta pro možnost financování z tohoto programu) s náklady 307,1 mil. Kč. Územní řízení bylo společné s předchozí stavbou, a územní rozhodnutí tak bylo vydáno až v červenci 2014. Termín pro zpracování projektu stavby se prodloužil ze srpna 2014 na listopad 2014 a předpokládané dokončení stavby se posunulo na říjen 2016. Předpokládané náklady se zvýšily na 322,2 mil. Kč. Stavební práce byly zahájeny v dubnu 2015 a v době kontroly byly v počáteční fázi.

4.1.5a) Na stavbu *Modernizace trati Tábor – Sudoměřice* byla zpracována přípravná dokumentace v roce 2003 a v roce 2006 byla z důvodu upřesňování objektové skladby dvakrát aktualizována a schválena až v květnu 2009. Ještě před tím však SŽDC požádala o vydání územního rozhodnutí, které bylo vydáno v září 2007. Stavba byla schválena k realizaci v letech 2010 až 2012 s náklady 4 126,6 mil. Kč. Termín realizace byl nereálný, neboť teprve v listopadu 2009 byla uzavřena smlouva na zpracování projektu stavby s termínem do března 2011 (prodloužen byl do června 2011). SŽDC na základě požadavku MD z roku 2010 na přijetí úsporných opatření ke snížení nákladů vypustila ze stavby některé stavební objekty, a snížila tak předpokládané náklady o 1 082,6 mil. Kč na 3 044,0 mil. Kč.

b) Stavební povolení vydal Drážní úřad v dubnu 2013. SŽDC ještě předtím v červnu 2012 vyhlásila zadávací řízení na dodavatele stavebních prací a v únoru 2013 uzavřela s vybraným uchazečem smlouvu s cenou 1 437,2 mil. Kč (tato cena byla o 986,8 mil. Kč nižší než předpokládané stavební náklady) a termínem plnění do dubna 2016. V době kontroly byla cena dodatky ke smlouvě zvýšena na 1 450,9 mil. Kč, z čehož SŽDC uhradila 925,4 mil. Kč.

4.2 V období od roku 2010 do 30. 6. 2015 schválily MD a SŽDC k realizaci čtyři stavby na III. koridoru a čtyři stavby na IV. koridoru. Podle stavu v době kontroly nebyly nebo nebudou schválené náklady a termíny plněny u většiny z nich. SŽDC předpokládala u všech čtyř staveb na III. koridoru zvýšení nákladů celkem o 1 989,3 mil. Kč, tj. o 36 %, na 7 490,4 mil. Kč. Termíny dokončení by se měly prodloužit u tří staveb o jeden rok až pět let. V případě IV. koridoru předpokládala SŽDC snížení nákladů u jedné stavby o 268,5 mil. Kč, tj. o 26 %, na 781,5 mil. Kč a u zbylých tří by měly být náklady dodrženy. Termíny dokončení by se měly prodloužit u tří staveb o jeden až čtyři roky. Prodlužování termínů nasvědčuje tomu, že nebude splněn termín dokončení modernizace III. a IV. koridoru do roku 2019, uvedený v aktualizovaném modelu financování, který MD předložilo v dubnu 2015 na jednání vlády. Například:

4.2.1 Stavba *Optimalizace trati Praha Smíchov (mimo) – Černošice (mimo)* měla být realizována v letech 2012 až 2015 s náklady 2 257,8 mil. Kč. Přípravná dokumentace z roku 2012 neobsahovala opatření týkající se přejezdu v km 6,290 a zastávek Velká Chuchle a Praha – Radotín sídliště, navrhovaná v provozně ekonomické studii z roku 2011. SŽDC v rámci schvalování přípravné dokumentace rozhodla (mj. i na základě požadavku Českých drah, městské části Praha-Radotín a hlavního města Prahy)

¹⁰ Šlo o část úseku, který byl v roce 2011 vyloučen ze stavby Český Těšín – Dětmorovice z důvodu trvajících poklesů půdy následkem důlní činnosti. Důvodem urychlení zahájení realizace vyloučeného úseku v uvedených km 332,200 až 333,076 bylo zhoršení stavu mostu přes řeku Olši v km 332,420.

nezpracovaná opatření realizovat. Předpokládané náklady stavby se tak zvýšily o 1 384,3 mil. Kč, tj. o 61 %, na 3 642,1 mil. Kč. V době kontroly nebyla dokončena přípravná dokumentace a SŽDC předpokládala realizaci stavby v letech 2017 až 2021 (podle aktualizovaného modelu financování z roku 2015 měla být stavba ukončena o dva roky dříve).

4.2.2 Stavba *Optimalizace trati Černošice (včetně) – Beroun (mimo)* měla být realizována podle aktualizovaného modelu financování z roku 2015 v letech 2017 až 2019. V době kontroly nebyl dokončen proces posuzování vlivu na životní prostředí a SŽDC předpokládala realizaci stavby v letech 2018 až 2021.

4.2.3 Stavba *Modernizace trati Veselí n. L. – Tábor, II. část, úsek Veselí n. L. – Doubí u Tábora, 2. etapa Soběslav – Doubí* byla v roce 2010 vyčleněna ze stavby úseku Veselí n. L. – Doubí u Tábora, který měl být realizován v letech 2012 až 2014. Důvodem bylo hledání úspornějšího řešení, neboť předpokládané náklady na realizaci tohoto úseku 7 115,7 mil. Kč byly téměř dvojnásobné oproti původně předpokládaným. SŽDC navrhla změnu spočívající ve vedení trasy v úseku Soběslav – Doubí u Tábora nikoli tunely, nýbrž zářezy, což vyžadovalo změnu územního rozhodnutí. S tímto řešením však nesouhlasily dotčené obce. Z důvodu jejich odvolání tak nové územní rozhodnutí vydané 26. 5. 2014 nabylo právní moci až 30. 1. 2015. SŽDC předpokládala v době kontroly realizaci úseku Soběslav – Doubí u Tábora v letech 2017 až 2020 s náklady 3 601,0 mil. Kč (podle aktualizovaného modelu financování z roku 2015 měla být stavba ukončena o rok dříve).

4.2.4 Stavba *Modernizace trati Sudoměřice – Votice* měla být podle předpokladů z roku 2011 realizována v letech 2012 až 2015 s náklady 5 999,5 mil. Kč. Z důvodu nesouhlasu dotčených obcí se změnou zastávky Mezno se ukončení územního řízení prodloužilo do roku 2012. V době kontroly však nebyl z důvodu problémů s majetkoprávním vypořádáním pozemků ještě zpracován projekt stavby. SŽDC předpokládala realizaci stavby v letech 2016 až 2020 (podle aktualizovaného modelu financování z roku 2015 měla být stavba ukončena o rok dříve).

5. Ocenění předpokládaných nákladů na modernizaci III. a IV. železničního koridoru

SŽDC a MD neprováděly účinnou kontrolu opodstatněnosti výše předpokládaných nákladů staveb modernizace III. a IV. koridoru ve fázích jejich přípravy. O závazném používání nástrojů pro kontrolu ocenění rozhodlo MD až od února 2015.

Pro kontrolu ocenění předpokládaných nákladů staveb v úrovni projektu staveb měla SŽDC od října 2004 k dispozici oborový třídník stavebních konstrukcí a prací železničních staveb. SŽDC zpracovala v roce 2007 orientační jednotkové ceny pro železniční stavby, které v následujících letech zpřesňovala, především ve vazbě na stavby III. a IV. železničního koridoru. SŽDC uvedené nástroje prakticky nevyužívala. K oborovému třídníku uvedla, že obsahoval chyby vzniklé rozdílnou technickou specifikací položek. Projektanti proto měli provádět ocenění projektů individuální kalkulací.

V roce 2013 nechal SFDI zpracovat aktualizaci oborového třídníku v ceně 3,8 mil. Kč a aktualizaci cenových normativů pro stavby pozemních komunikací a železniční stavby v ceně 1,2 mil. Kč (viz kontrolní závěr z kontrolní akce č. 14/30, zveřejněný v částce 2/2015 *Věstníku NKÚ*). Cenové normativy pro železniční stavby měly sloužit především pro ocenění nákladů v přípravě ve stupni „záměr projektu“. Cenové normativy vycházely z analýzy cca 50 staveb realizovaných od roku 1993 především v rámci modernizace I. až IV. železničního koridoru. SŽDC je však nevyužívala, což odůvodnila jejich praktickou nepoužitelností z důvodu vysokého rozptylu ocenění. MD rozhodlo o závazném používání oborového třídníku a cenových normativů až od února 2015. NKÚ proto nemohl ověřit účinnost využívání těchto nástrojů pro kontrolu cen staveb III. a IV. koridoru.

NKÚ provedl orientační ocenění stavebních nákladů podrobně kontrolovaných staveb bez stavby *Optimalizace trati Český Těšín – Dětmarovice, část v km 332,200 – 333,076*¹¹. Skutečné náklady těchto staveb na jeden kilometr se pohybovaly od 117 mil. Kč do 352 mil. Kč a odchylka od ocenění podle cenových normativů se pohybovala od -13 % do +156 %.

6. Další zjištění z kontrolovaných staveb modernizace III. a IV. železničního koridoru

Kontrolou sedmi staveb (příloha) byly kromě problémů uvedených v předchozích bodech zjištěny následující skutečnosti, které negativně ovlivnily průběh přípravy a realizace staveb modernizace III. a IV. koridoru:

- SŽDC podala u čtyř staveb žádosti o vydání územních rozhodnutí nebo o vydání stavebních povolení v době, kdy neměla k dispozici všechny potřebné podklady. Obdobně SŽDC u šesti staveb zahájila zadávací řízení v době, kdy ještě nebyla vydána stavební povolení nebo o jejich vydání nepožádala. To vedlo často ke změnám platných dokumentů (například projektů nebo uzavřených smluv). Důvodem tohoto postupu byla podle SŽDC snaha o urychlení doby přípravy nebo realizace staveb. Ve skutečnosti však až na výjimky k urychlení této doby nedošlo.
- U stavby *Optimalizace trati Bystřice nad Olší – Český Těšín* musela SŽDC opakovat z důvodu chybně definovaných prací v zadávací dokumentaci zadávací řízení na výběr zhotovitele dodatečných stavebních prací s předpokládanou hodnotou 2,4 mil. Kč. Zadávací řízení zahájené v říjnu 2013 tak bylo ukončeno až v červnu 2014. To bylo jedním z důvodů prodloužení termínu dokončení stavby o jeden rok (z listopadu 2013 na listopad 2014).
SŽDC uzavřela u této stavby na základě pokynu ministra dopravy v září 2010 dodatek ke smlouvě, podle kterého poskytl dodavatel stavebních prací úsporu ze smluvní ceny 93,4 mil. Kč. Ve skutečnosti však šlo o snížení rezervy 260 mil. Kč na dodatečné práce, která byla zahrnuta do smluvní ceny 2 859,7 mil. Kč uzavřené s vybraným uchazečem (jeho nabídková cena byla 2 599,7 mil. Kč). Nešlo tak o skutečnou úsporu.
- U stavby *Modernizace trati České Budějovice – Nemanice I* byla zvýšena cena stavebních prací z 692,0 mil. Kč na 733,6 mil. Kč, tj. o 41,6 mil. Kč. Jedním z důvodů zvýšení ceny byl neaktuální projekt stavby z července 2009, přičemž realizace stavby probíhala od ledna 2011 do ledna 2014. Některé v projektu navržené technologie a standardy tak již nebyly vyhovující.

¹¹ Důvodem vyloučení bylo specifikum této stavby, kdy podstatnou část nákladů tvořily náklady na výstavbu mostu o délce 104 m.

- Součástí stavby *Modernizace trati Veselí n. L. – Tábor, II. část, úsek Veselí n. L. – Doubí u Tábora, 1. etapa Veselí n. L. – Soběslav* byl stavební objekt, jehož rozsah (výměry) nebyl v projektové dokumentaci specifikován. V jeho věcné náplni bylo jen obecně uvedeno, že jde o opravu komunikací poškozených staveništní dopravou. Dodavatel stavebních prací tento objekt ocenil částkou 50,1 mil. Kč. SŽDC uhradila k 30. 6. 2015 dodavateli stavebních prací 484,2 mil. Kč, tj. 62 % celkové ceny. Prací vykázaných na uvedeném stavebním objektu se týkalo 5,9 mil. Kč, z toho 0,5 mil. Kč nesouviselo s opravami komunikací.

Kontrolované stavby

1. Stavby III. koridoru v působnosti SŽDC, Stavební správy východ									
Stavba – úsek	Délka v km	Roky přípravy ¹⁾	Roky realizace	Celkové náklady ²⁾ (mil. Kč)	Celkové náklady (mil. Kč/km)	Zdroje financování (v mil. Kč)			
						SFDI ³⁾	OPD ⁴⁾	Úvěr ⁵⁾	Ostatní ⁶⁾
Bystřice n. Olší – Český Těšín	11,5	2005–09	2009–14	2 823,3	245,5	428,4	1 864,8	439,1	91,0
Železniční stanice Český Těšín	3,1	2005–13	2013–16	1 325,1	427,5	434,3	830,6	0,0	60,2
Český Těšín – Dětmarovice	13,9	2005–15	2015–18	3 052,2	219,6	997,5	2 054,7	0,0	0,0
Český Těšín – Dětmarovice, most	0,9	2010–15	2015–16	322,2	358,0	96,9	211,1	0,0	14,2

2. Stavby IV. koridoru v působnosti SŽDC, Stavební správy západ									
Stavba v úseku	Délka v km	Roky přípravy ¹⁾	Roky realizace	Celkové náklady ²⁾ (mil. Kč)	Celkové náklady (mil. Kč/km)	Zdroje financování (v mil. Kč)			
						SFDI ³⁾	OPD ⁴⁾	Úvěr ⁵⁾	Ostatní ⁶⁾
České Budějovice – Nemanice I	2,6	2004–10	2011–14	807,6	310,6	275,3	466,4	62,1	3,8
Veselí n. Lužnicí – Soběslav	6,5	2004–13	2014–15	1 026,3	157,9	316,9	581,5	0,0	127,9
Tábor – Sudoměřice	11,4	2003–13	2013–16	1 890,3	165,8	730,7	1 090,0	0,0	69,6

Zdroj: podklady generálního ředitelství SŽDC.

Poznámky:

- 1) Počínaje fází od zpracování přípravné dokumentace.
- 2) U dokončených staveb skutečné náklady, u ostatních předpokládané náklady.
- 3) Prostředky Státního fondu dopravní infrastruktury.
- 4) Prostředky Evropské unie z operačního programu *Doprava* a operačního programu *Doprava 2014–2020*.
- 5) Úvěr se státní zárukou.
- 6) Zpravidla spoluúčast měst a obcí na financování některých objektů.