

Rekonstrukce vybraných železničních tratí se významně zpožďují a také zdražují. Náklady na prioritní projekty vzrostly o 95 %

8.8.2022 - | Nejvyšší kontrolní úřad

Nejvyšší kontrolní úřad (NKÚ) se zaměřil na to, jak Ministerstvo dopravy (MD) a Správa železnic (SŽ) rozdělávaly od roku 2016 do poloviny roku 2021 státní i evropské peníze na rekonstrukce vybraných mimokoridorových železničních tratí. Z kontroly vyplynulo, že některé projekty se zpožďují o roky, což má významný dopad na růst nákladů. Například na rekonstrukci 59 prioritních projektů, které jsou považovány za klíčové pro zajištění strategických cílů a mezinárodních závazků, MD v roce 2013 předpokládalo náklady ve výši 226,5 mld. Kč. Aktuálně už se však počítá s částkou 441 mld. Kč, tedy o 95 % vyšší. Ve stanoveném termínu bylo splněno jen 9 z 39 definovaných projektů, tedy ani ne čtvrtina.

Zpoždění se týká i projektů transevropské dopravní sítě, což ohrožuje splnění cíle vyplývajícího z nařízení EU. Podle něj mají být tratě na hlavní transevropské síti zmodernizovány do roku 2030. Jedná se např. o tratě Brno – Přerov a Praha – Kladno s připojením na Letiště Václava Havla Praha. Jejich modernizace měla být zahájena do roku 2020. Ještě v lednu 2022, kdy končila kontrola NKÚ, se však projekty (s výjimkou rekonstrukce Negrelliho viaduktu) teprve připravovaly.

Modernizace tratě Brno – Přerov má být dokončena v roce 2031. Oproti původnímu plánu s šestiletým zpožděním. Dokončení tratě Praha – Kladno s připojením na Letiště Václava Havla Praha se posunulo o čtyři roky na rok 2029. Náklady na modernizaci dvou etap této tratě stanovila SŽ aktuálně na 42,7 mld. Kč, což je o 13,1 mld. Kč více* oproti původním předpokladům. Důvodem je mj. změna technického řešení ražených tunelů nebo vznik nových podchodů.

Také např. modernizace trati Otrokovice – Vizovice bude oproti předpokladům stát více. Z původně plánovaných 8 mld. Kč náklady poskočily na téměř 12 mld. Kč. Příčinou jsou zásadní změny v projektu. Jde například o změnu z částečného na kompletní zdvojkolejnění, zařazení tunelu či dvou rozsáhlých nadjezdů. Podobně i trať Kolín – Všetaty – Děčín čekají vyšší náklady, a to o 145 %. Z předpokládaných 26,3 mld. Kč vystoupají nakonec na 64,5 mld. Kč. Důvodem je změna koncepce projektu – úprava trakčního napájení, ztrojkolejnění jednoho úseku trati, navýšení přepravní kapacity aj.

S ohledem na 95% růst nákladů na realizace prioritních projektů existuje podle NKÚ riziko, že se nepodaří zajistit dostatek peněz na dokončení všech těchto projektů.

NKÚ podrobně prověřil 15 z celkem 156 projektů zaměřených na rekonstrukci, modernizaci, revitalizaci a zvýšení traťové rychlosti. Hodnota kontrolovaných projektů představovala téměř 105 mld. Kč. U sedmi kontrolovaných projektů došlo ke zpoždění územního nebo stavebního řízení, protože SŽ předložila neúplnou žádost a řízení muselo být přerušeno. Nejčastěji chyběly souhlasy majitelů pozemků dotčených stavbou. Například u projektu „Revitalizace trati Rokycany – Nezvěstice“ trvalo územní řízení téměř čtyři roky.

Cíle jako zvýšení rychlosti na trati či zkrácení jízdních dob splnilo z 15 kontrolovaných zatím pět projektů. Dva projekty cíle dosud nesplnily a u zbývajících osmi nebylo možné plnění ověřit, protože nebyly ještě dokončeny.

Při řešení vad u projektů týkajících se trati Hradec Králové – Jaroměř – Trutnov a trati Nymburk – Mladá Boleslav nepostupovala SŽ v souladu s uzavřenou smlouvou, když neuplatnila sankce vůči zpracovateli chybné projektové dokumentace. U osmi projektů kontrola NKÚ identifikovala vzájemné vazby účastníků zadávacího řízení na zhotovitele projektové dokumentace a upozornila na riziko nedostatečného konkurenčního prostředí.

<https://www.nku.cz/cz/pro-media/tiskove-zpravy/rekonstrukce-vybranych-zeleznicnich-trati-se-vyznamne-zpozduji-a-take-zdrazuji--naklady-na-prioritni-projekty-vzrostly-o-95--id12698>