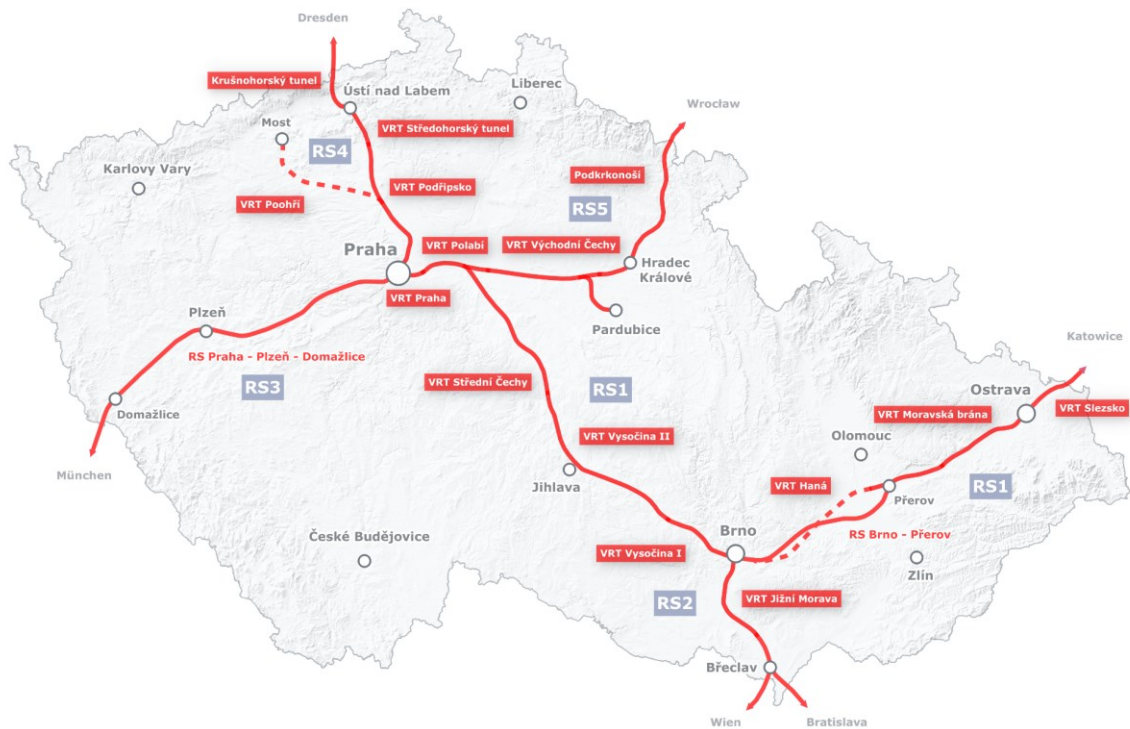


Mimořádná informace pro vládu ČR o stavu přípravy Rychlých spojení v České republice k srpnu 2024



Ministerstvo dopravy a Správa železnic, státní organizace

Seznam zkratk a vysvětlení pojmů

AZÚR	Aktualizace zásad územního rozvoje
BRD	Spolková republika Německo / Bundesrepublik Deutschland
CEF2	Nástroj pro propojení Evropy 2021–2027 / Connecting Europe Facility
ČR	Česká republika
DESÚ	Dopravní a energetický stavební úřad
DOSS	Dotčené orgány státní správy
DSP	Dokumentace pro stavební povolení
DÚR	Dokumentace pro územní rozhodnutí
DÚRP	Dílčí územní rozvojový plán
DUSL	Dokumentace pro vydání společného povolení podle liniového zákona
EIA	Vyhodnocení vlivů na životní prostředí / Environmental Impact Assessment
GŘ SŽ	Generální ředitelství Správy železnic
IGP	Inženýrsko-geologické průzkumy
JES	Jednotné environmentální stanovisko
MD ČR	Ministerstvo dopravy České republiky
MF ČR	Ministerstvo financí České republiky
MPO ČR	Ministerstvo průmyslu a obchodu České republiky
MMR ČR	Ministerstvo pro místní rozvoj České republiky
MZe ČR	Ministerstvo zemědělství České republiky
MŽP ČR	Ministerstvo životního prostředí České republiky
NŽS PA	Nové železniční spojení Projektabschnitte
PAV	Předběžný archeologický výzkum
PDPS	Projektová dokumentace pro provádění stavby
PPP	Public-Private Partnership
PRAK	Modernizace trati Praha – Kladno s připojením Letiště Václava Havla Praha
RS	Rychlá spojení
SFDI	Státní fond dopravní infrastruktury
SSVRT	Stavební správa vysokorychlostních tratí
SŽ	Správa železnic, státní organizace
ÚRP	Územní rozvojový plán
VRT	Vysokorychlostní trať
ZAV	Záchranný archeologický výzkum

Obsah

Seznam zkratk a vysvětlení pojmů.....	2
Úvod	4
1 Milníky přípravy Rychlých spojení	5
1.1 Vrcholové milníky.....	5
1.1.1 Časové horizonty rozvoje TEN-T	5
1.1.2 Rozhodnutí o realizaci projektů Rychlých spojení formou PPP	5
1.1.3 Schválení konkrétních staveb ministerstvem dopravy	5
1.2 Milníky v procesu povolování staveb	5
1.2.1 Územní plánování	5
1.2.2 Posuzování vlivů záměrů na životní prostředí (proces EIA)	7
1.2.3 Povolení záměru	7
1.3 Milníky v přípravě a realizaci staveb	7
1.3.1 Vypracování studií, projektů a dokumentací	7
1.3.2 Majetkoprávní vypořádání.....	7
1.3.3 Archeologické výzkumy	8
1.4 Komunikace	8
2 Rizika přípravy projektu Rychlých spojení	9
3 Projektové řízení Rychlých spojení	11
3.1 Pracovní výbor.....	11
3.2 Řídící výbor	11
3.3 Vrcholový výbor	12
4 Přehled úkolů přípravy Rychlých spojení pro dotčené resorty/subjekty.....	12
5 Harmonogram připravovaných staveb v systému Rychlých spojení.....	13
5.1 RS 1 Praha – Brno – Ostrava – Katowice.....	14
5.2 RS 2 Brno – Břeclav – Vídeň/Bratislava	15
5.3 RS 3 Praha – Beroun – Domažlice – státní hranice.....	15
5.4 RS 4 Praha – Ústí nad Labem – Drážďany	16
5.5 RS 5 Praha – Hradec Králové / Pardubice – Wrocław.....	16
6 Informace o přípravě Public-Private Partnership projektu RS Morava	17
7 Předpokládané investiční náklady finanční potřeby ve střednědobém výhledu.....	20
8 Potřeba personální zajištění přípravy nových staveb Rychlých spojení	21
9 Legislativní rámec.....	22
ZÁVĚR	24

Úvod

Ministerstvo dopravy ČR ve spolupráci se Správou železnic, státní organizací předkládá vládě ČR dokument **„Mimořádná informace pro vládu ČR o stavu přípravy Rychlých spojení v České republice k srpnu 2024“** (dále jen **„Mimořádná informace“**). Mimořádná informace je zpracována v souladu s bodem III. odst. 1 písm. b) usnesení vlády ČR č. 389 o Programu rozvoje Rychlých železničních spojení v ČR ze dne 22. května 2017.

Cílem předloženého dokumentu je představit aktuální stav přípravy připravovaných směrů Rychlých spojení a identifikovat možná rizika jejich přípravy.

Mimořádná informace obsahuje informace o stavbách na hlavních ramenech Rychlých spojení, které jsou zařazeny do hlavní sítě TEN-T dle 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. 1315/2013¹ (dále jen **„Nařízení“**), které je účinné od 18. 7. 2024.

¹ Regulation (EU) 2024/1679 of the European Parliament and of the Council of 13 June 2024 on Union guidelines for the development of the trans-European transport network, amending Regulations (EU) 2021/1153 and (EU) No 913/2010 and repealing Regulation (EU) No 1315/2013Text with EEA relevance, <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=CELEX:32024R1679>

1 Milníky přípravy Rychlých spojení

Rychlá spojení je souhrnný název pro projekty samostatných vysokorychlostních tratí či modernizovaných konvenčních tratí na železnici, které mají za cíl značné zkrácení cestovních dob a výrazné zvýšení kapacity železnice. Všechny projekty, a to jak na konvenční, tak i vysokorychlostní síti, mají v principu shodné milníky, které lze rozdělit do tří úrovní: vrcholové milníky, milníky v procesu povolování staveb a milníky v přípravě a realizaci staveb. Program rozvoje Rychlých spojení byl schválen usnesením vlády č.389 ze dne 22. 5. 2017.

1.1 Vrcholové milníky

1.1.1 Časové horizonty rozvoje TEN-T

Česká republika je jako členská země Evropské unie vázaná milníky stanovenými v Nařízení, které definuje, jaké úseky železniční sítě mají být připravovány a v jakém časovém horizontu mají být realizovány. Všechna hlavní ramena RS (RS 1, RS 2, RS 3, RS 4, RS 5) jsou zařazena do hlavní, rozšířené hlavní nebo sítě globální sítě TEN-T.

Hlavní síť zahrnuje nejdůležitější spojení mezi velkými městy a uzly a má být dokončena do roku 2030. Rozšířená hlavní síť musí být dokončena o deset let později, v roce 2040. Globální síť propojuje všechny regiony EU (části NUTS 2) s hlavní sítí a musí být dokončena do roku 2050

1.1.2 Rozhodnutí o realizaci projektů Rychlých spojení formou PPP

Rozhodnutí o formě realizace je v kompetenci vlády ČR. Jedná se o strategické rozhodnutí a je nezbytným krokem pro další přípravu RS.

Dne 16. srpna 2023 vláda ČR schválila strategický dokument „Vyhodnocení využití metody spolupráce veřejného a soukromého sektoru na projektech železniční a dálniční infrastruktury“ svým usnesením č. 577. Na vymezené moravské úseky Rychlých spojení RS 1 a RS 2 byla následně zpracována studie proveditelnosti. Tato Studie vyhodnotila vhodnost realizace těchto úseků formou PPP a doporučila 3 dílčí úseky (3 dílčí projekty) touto formou realizovat. Materiál byl projednán vládou ČR a schválen usnesením č. 634 ze dne 18.9.2024. SŽ nyní zahájí proces výběru transakčního poradce a přípravu zadávacího řízení pro výběr koncesionáře.

1.1.3 Schválení konkrétních staveb ministerstvem dopravy

Jednotlivé akce jsou schvalovány Centrální komisí Ministerstva dopravy (dále jen „CK MD“), která je orgánem Ministerstva dopravy, v jejíž pravomoci je technické a strategické posuzování jednotlivými investory předložených akcí investiční a neinvestiční povahy, koncepčních materiálů, metodik a ceníků. Do posuzovacího procesu jsou zapojeny všechny dotčené útvary Ministerstva dopravy. Díky zapojení těchto útvarů od počátku procesu je vyhodnocení a následné rozhodnutí o jednotlivých akcích komplexní. Centrální komise nicméně nerozhoduje o alokaci finančních prostředků.

1.2 Milníky v procesu povolování staveb

V této skupině jsou milníky vyplývající z aktivit, které jsou nezbytné pro povolení stavby.

1.2.1 Územní plánování

V rámci procesu územního plánování dochází nebo již došlo k vymezení návrhových koridorů pro ramena RS, které umožňují umístit stavbu v území a zároveň k posouzení vlivů na životní prostředí.

1.2.1.1 Změna územně plánovací dokumentace

Samostatné vymezení návrhového koridoru pro RS je předmětem změny územně plánovací dokumentace dle zákona č. 283/2021 Sb., stavební zákon, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „zákon č. 283/2021 Sb.“), respektive aktualizace zásad územního rozvoje dle přechodných

ustanovení zákona č. 183/2006 Sb., o územním plánování a stavebním řádu (stavební zákon), ve znění pozdějších předpisů (dále jen „**zákon č. 183/2006 Sb.**“).

V rámci pořízení územně plánovací dokumentace dochází k vymezení koridoru zpravidla o šířce 200 m, který vychází ze studií proveditelností schválených CK MD.

Aktuálně jsou pořizovány níže uvedené změny, respektive AZÚR:

- a) ve fázi rozhodnutí o pořízení se zpracovává návrh:
 - AZÚR č. 14 hlavního města Prahy – úsek RS 1 VRT Praha,
 - AZÚR č. 6a Olomouckého kraje – úsek RS 1 VRT Prosenice – Brodek u Přerova,
- b) ve fázi po veřejném projednání:
 - AZÚR č. 10 hlavního města Prahy – úsek RS 1 VRT Polabí,
 - AZÚR č. 13 hlavního města Prahy – úsek RS 4 VRT Podřipsko,
 - AZÚR č. 10 Kraje Vysočina – úsek RS 1 VRT Střední Čechy, RS 1 VRT Vysočina I a RS 1 Vysočina II,
 - AZÚR č. 3b Jihomoravského kraje – RS 1 VRT Vysočina I.

Stavby RS jsou v zásadách územního rozvoje uvedeny jako stavby veřejně prospěšné. Tento záměr stavby je dále přebírán a zpřesňován dle územních podmínek v navazující územně plánovací dokumentaci, tj. v územním plánu nebo regulačním plánu.

Od 1. července 2024 lze využít nový nástroj územního plánování, a to dílčí územní rozvojový plán (dále jen „**DÚRP**“), který je definován zákonem č. 416/2009 Sb., o urychlení výstavby strategicky významné infrastruktury, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „**zákon č. 416/2009 Sb.**“). O pořízení DÚRP rozhoduje v případě naléhavého veřejného zájmu v oblasti dopravní infrastruktury vláda na základě návrhu Ministerstva dopravy.

Kromě nového územně plánovacího nástroje DÚRP je Ministerstvem pro místní rozvoj ČR připraven a meziresortně v průběhu července 2024 projednáván Územní rozvojový plán (ÚRP) na celé území ČR dle zákona č. 283/2021 Sb. Následně po vydání prvního ÚRP v průběhu měsíce září 2024 započnou práce na 1. změně ÚRP, která musí obsahovat i všechny projednávané i v posledním roce vydané AZÚR, a to nejen pro VRT. Důvodem tohoto postupu je nastavení stavebního zákona tak, že územně plánovací dokumentace (ÚPD), která je hierarchicky níže než nadřazená ÚPD (ZÚR je níže než ÚRP), musí obsahovat stejné koridory. Pokud nejsou koridory stejné nebo zpřesněné (zúžené), tak se k takto jinak vymezeným koridorům nepřihlíží, tedy ve stavebním řízení je nelze použít, jelikož platí koridor z nadřazené ÚPD.

DÚRP je nadřazen ÚRP dle zákona č. 416/2009 Sb., a lze jej použít pro dopravní infrastrukturu státu pro určité záměry, tedy i pro VRT. DÚRP lze využít na celá ramena připravovaných RS. Časová náročnost procesu pořízení DÚRP činí cca 2 roky, SŽ a MD ČR tedy nutně vyhodnocuje možnosti zpracování DÚRP na základě postupu procesů u výše uvedených pořizovaných AZÚR. V současné době jsou již zahájeny přípravy pro pořízení DÚRP na úsek RS 1 VRT Praha. Mezi SŽ a MD je připravena smlouva o společném zadávání, tedy spojení smluvních stran jakožto veřejných zadavatelů. V přípravě je také následná zadávací dokumentace veřejné zakázky pro vysoutěžení zpracovatele dokumentace DÚRP VRT Praha. V souvislosti s tím je také na straně MD, jakožto pořizovatele, připravováno znění obsahu tohoto DÚRP. Schválení pořízení obsahů DÚRP vládou je možné využít pouze do doby vydání 1. změny ÚRP. U schválených obsahů DÚRP vládou není limitována doba jejich pořízení a následné schválení i vydání.

1.2.1.2 Posuzování vlivů koncepcí na životní prostředí (SEA)

Proces pořízení změny (aktualizace) zásad územního rozvoje zahrnuje i vyhodnocení vlivů změny (aktualizace) na udržitelný rozvoj území (dále jen „**VVURÚ**“).

Součástí VVURÚ je i posouzení vlivů změny (aktualizace) na životní prostředí, tj. proces SEA, který probíhá dle zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „**zákon č. 100/2001 Sb.**“) a zahrnuje zjištění, popis a zhodnocení předpokládaných přímých a nepřímých vlivů provedení i neprovedení RS a jejich cílů, a to pro celé

období jejího předpokládaného provádění. Cílem procesu je zmírnění nepříznivých vlivů RS obsažených v koncepcích na životní prostředí.

1.2.2 Posuzování vlivů záměrů na životní prostředí (proces EIA)

Proces EIA je upraven dle zákona č. 100/2001 Sb., a je založen na zkoumání a posuzování možného působení připravovaných staveb RS na životní prostředí. Rozsah posuzování zahrnuje vlivy na veřejné zdraví, živočichy a rostliny, ekosystémy, půdu, horninové prostředí, vodu, ovzduší, klima a krajinu, přírodní zdroje, hmotný majetek a kulturní památky.

Proces EIA probíhá vždy před povolením záměrů a před započítáním jejich realizace. Proces EIA v rámci přípravy staveb RS provádí Ministerstvo životního prostředí.

Proces EIA zahrnuje fáze oznámení, zjišťovací řízení, dokumentace, veřejné projednání, posudek a výsledkem je vydané závazné stanovisko EIA.

V souladu s novelizovaným zákonem č. 416/2009 Sb., lze po vydání závazného stanoviska EIA zahájit výkup pozemků.

1.2.3 Povolení záměru

Dokumentace povolení záměru je nová právní úprava, zavedená zákonem č. 283/2021 Sb., která nahrazuje původní dokumentace pro územní rozhodnutí a stavební povolení dle zákona č. 183/2006 Sb.

Dokumentace pro povolení záměru je zpracována dle účinných a platných předpisů a zároveň zahrnuje požadavky a podmínky, které jsou uvedeny ve stanovisku EIA.

Správním orgánem pro povolení staveb RS je Dopravní a energetický stavební úřad dle zákona č. 283/2021 Sb., který bude vydávat stanovisko povolení záměru.

1.3 Milníky v přípravě a realizaci staveb

1.3.1 Vypracování studií, projektů a dokumentací

V rámci tohoto milníku jsou sledovány doprovodné dokumentace, které jsou nezbytné pro přípravu a realizaci staveb Rychlých spojení.

1.3.2 Majetkoprávní vypořádání

Správa železnic je oprávněna dle § 3e zákona č. 416/2009 Sb. zahájit majetkoprávní vypořádání stavby, tedy výkup pozemků dotčených stavbou nejdříve poté, co získá souhlasné závazné stanovisko EIA, kdy je možné stanovit přesný trvalý zábor, resp. přesný rozsah výkupu dotčených pozemků.

Podmínky a proces majetkoprávního vypořádání je dále v podrobnostech stanoven zákonem č. 416/2009 Sb., o urychlení výstavby strategicky významné infrastruktury, kdy cena bude dle § 3b tohoto zákona stanovena na základě znaleckého posudku určení ceny obvyklé vynásobené koeficientem 8 u jiných, než stavebních pozemků a koeficientem 1,5 u stavebních pozemků a staveb.

Aktuálně probíhá první fáze majetkoprávního vypořádání, a to k informování vlastníků pozemků, kteří budou pravděpodobně dotčeni stavbou vysokorychlostní tratě. Informování probíhá formou dopisu, kde jsou uvedeny obecné informace týkající se příslušného úseku vysokorychlostní tratě (nebo tratě systému Rychlých spojení) a odkaz na stránky, kde si vlastníci mohou pustit video, které slouží k vysvětlení majetkoprávního vypořádání. Součástí dopisu je i dotazník, ve kterém se dají vybrat preference majetkoprávního vypořádání a ve kterém jsou hlavně uvedeny kontaktní údaje na vlastníky pozemků, které budou sloužit SŽ při budoucím majetkoprávním vypořádání.

V další fázi bude vypsán tender na zhotovitele geometrických plánů a jejich následné vyhotovení. Jako zásadní milník je vnímáno majetkoprávní vypořádání a s ním související zpracování odhadů a vlastních výkupů pozemků či vyvlastnění (včetně využití mezitímního rozhodnutí).

1.3.3 Archeologické výzkumy

Trasy plánovaných RS se nacházejí téměř bez výjimky v archeologicky bohatých oblastech. Záchranné archeologické výzkumy představují potenciální riziko před realizací stavebních prací z důvodu časových a finančních nároků potřebných pro provedení výzkumu. Aby bylo možné snížit riziko archeologické zátěže v plánovaných úsecích RS, bylo přistoupeno k realizaci tzv. Předběžných archeologických výzkumů (dále jen „PAV“), jejichž hlavním cílem je definování časové a finanční náročnosti budoucího záchranného archeologického výzkumu (dále jen „ZAV“) prostřednictvím prediktivních modelů, které pomohou se na ZAV kvalitně připravit. Prediktivní modely budou na základě výsledků z PAV vytvářeny Archeologickými ústavu AV ČR, se kterými má SŽ uzavřenou Rámcovou smlouvu. Náplní této smlouvy je mimo uvedené také konzultační činnost ve vztahu k tvorbě jednotné metodiky PAV a ZAV, k PTK, k ZZVZ atp.

1.4 Komunikace

V rámci přípravy nových staveb RS Probíhá projekt Dialog, tj. otevřené a transparentní představení projektu představitelům samospráv a občanům.

Pravidelné informace o novinkách a postupu přípravy nových staveb RS jsou uvedeny na webových stránkách², kde se občané dozví, jaké akce se připravují. Pro informování občanů jsou využívána infocentra na hlavních nádražích v Ústí nad Labem a Praze nebo také platforma VRTmobil.

Správa železnic také spustila mapové portály založené na geografickém informačním systému (GIS)³ pro jednotlivé postupně připravované úseky RS, které kromě vedení trati umožňují přidání dotazů a připomínek ke konkrétním místům na mapě. Zároveň je v přípravě sjednocující GIS portál, který bude tyto mapové portály integrovat do jednoho systému.

Správa železnic také informuje obyvatele v blízkosti připravovaných vysokorychlostních tratí také o provádění průzkumných prací v regionu.

Společné milníky připravovaných staveb RS se mohou nepatrně lišit, jak bylo zmíněno výše, avšak hlavní vyjmenované společné milníky lze vnímat jako zásadní pro celý projekt RS. Jako příklad lze uvést harmonogram s vnesenými milníky VRT Moravská brána I a II (Tabulka 1).

² [Kde se potkáme - www.vrtky.cz](http://www.vrtky.cz)

³ [Ovlivněte VRT - www.vrtky.cz](http://www.vrtky.cz)

2 Rizika přípravy projektu Rychlých spojení

Hlavní rizika přípravy Rychlých spojení jsou spojená s povolovacím procesem (povolení záměru), procesem EIA (kladné stanovisko) a také s majetkoprávním vypořádáním (získáním všech nutných práv k pozemkům pod vybraným úsekem RS dle stanoveného HMG).

Jako další rizika lze vnímat problematiku procesů směřujících k zajištění financování, materiálů a lidských zdrojů, jednak na straně investora, tj. Správy železnic, ale také i na straně správních orgánů, dodavatelů a zhotovitelů.

Zvýšená časová a finanční náročnost hrozí v rámci záchranných archeologických výzkumů. SŽ budou, s ohledem na snížení náročnosti úkolu, provedeny předběžné archeologické výzkumy. V rámci přehledu rizikových částí procesu realizace projektu RS lze opět uvést VRT Moravská brána I a II (Tabulka 1) a na níže uvedených příkladech:

Příklad 1 – Proces pořízení AZÚR:

- c) Riziko: Nesouhlasná stanoviska DOSS,
- d) Míra rizika: vysoké a velkým dopadem do harmonogramu
- e) Možné řešení: posílení koordinace na vrcholové úrovni

Příklad 2 - Stanovisko EIA:

- f) Riziko: dlouhý proces s možností odvolání
- g) Míra rizika: dopad do harmonogramu
- h) Možné řešení: posílení kapacit pracovišť posuzujících orgánů, nastavení priority projektu

Příklad 3 - Žádost o připojení k energetické síti:

- i) Riziko: pozdní rozhodnutí o připojení VRT k energetické síti
- j) Míra rizika: vysoké a velkým dopadem do harmonogramu
- k) Možné řešení: vrcholové rozhodnutí o připojení do 09/2024

Příklad 4 - Majetkoprávní vypořádání:

- l) Riziko: velký počet dotčených vlastníků
- m) Míra rizika: dopad do harmonogramu
- n) Možné řešení: předběžné oslovení vlastníků již ve fázi projektu, rozložení vypořádání do přijatelných celků (zakázek), pružnost v možnostech vypořádání (směny pozemků)

Zjednodušený harmonogram VRT Moravská brána I a II s uvedením rizik

	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033
Podrobné IGP										
Dopracování dokumentace EIA										
Stanovisko EIA	Vrácení dokumentace EIA									
Stanovení kompenzací	Realizace před zahájením stavby									
Dopracování dokumentace pro povolení stavby	Vyhláška									
Zpracování záměru projektu										
Předběžné oslovení vlastníků										
Tender na zhotovitele geometrických plánů										
Geometrické plány										
Zpracování odhadů plošně (dle katastrů)										
Majetkoprávní vypořádání		Nedojde k dohodě s vlastníky								
Aktualizace záměru projektu										
Vypracování oponentního posudku										
Schválení záměru projektu										
Stanoviska DOSS vč. JES část investora										
Povolení záměru část DESÚ (případně fikce)										
Archeologický předběžný výzkum (PAV)										
Archeologický záchranný výzkum (ZAV)			Nebudou vykoupeny všechny pozemky							
Žádost o připojení k distribuční síti		Pozdní rozhodnutí o připojení VRT k energetické síti								
Rozhodnutí o formě financování	Pozdní rozhodnutí o formě financování									
Tender na transakčního poradce	Pozdní rozhodnutí o formě financování									
Příprava zadání tenderu na koncesionáře		Pozdní rozhodnutí o formě financování								
Uzavření smluvního vztahu s koncesionářem		Pozdní rozhodnutí o formě financování								
Realizace přeložek sítí cizími investory										
Realizační dokumentace po částech stavby										
Realizace stavby VRT										
Realizace připojovacích bodů										
Zprovoznování VRT										

Tabulka 1 Zjednodušený harmonogram s vynesením rizik (červeně) na příkladu VRT Moravská brána I a II (Správa železnic, státní organizace; 2024)

3 Projektové řízení Rychlých spojení

Aktuálnost a hrozba rizik je kontinuálně vyhodnocována a jsou nastavovány procesy tak, aby byl co možná nejefektivněji eliminován jejich vliv na průběh realizace projektu RS. Jedním z takových nástrojů, s ohledem na meziresortní přesah projektu a rizik s ním souvisejících, je projektové řízení na nejvyšší vládní úrovni, jež probíhá ve třech rovinách.

3.1 Pracovní výbor

Pracovní výbor má celkem 10 členů a je složen ze zástupců Správy železnic, Ministerstva dopravy a SFDI (Tabulka 2). Pracovní výbor se schází jednou za dva měsíce v rámci kontrolních dnů Stavební správy vysokorychlostních tratí.

Personální složení Pracovního výboru	
Náměstek GŘ pro modernizaci dráhy (Ú NM SŽ)	Ing. Mojmír Nejezchleb
Ředitel SSVRT	Ing. Jakub Bazgier
Náměstek pro rozvoj (ú NR SSVRT)	Ing. Bc. Martin Švehlík, MBA
Náměstek pro přípravu oblasti sever (ú NP-S SSVRT)	Ing. Pavel Hruška
Náměstek pro přípravu oblasti jih (ú NP-J SSVRT)	Ing. Marek Pinkava
Náměstek pro techniku (ú NT SSVRT)	Ing. Jiří Merta
Ředitel Odboru přípravy staveb (O6 SŽ)	Ing. Pavel Paidar
Ředitel Odboru strategie (520 MD ČR)	Ing. Luděk Sosna, Ph.D.
Ředitel Odboru drážní dopravy (130 MD ČR)	Ing. Jindřich Kušnír
Ředitel SFDI	Ing. Zbyněk Hořelica

Tabulka 1 Personální složení Pracovního výboru (Správa železnic, státní organizace; 2024)

3.2 Řídící výbor

Řídící výbor je složen ze zástupců Správy železnic, Ministerstva dopravy, SFDI, Ministerstva financí, Ministerstva pro místní rozvoj, Ministerstva životního prostředí, Ministerstva průmyslu a obchodu a Ministerstva zemědělství (Tabulka 3). Řídící výbor se schází jednou za čtyři měsíce.

Personální složení Řídícího výboru	
Ministr dopravy	Mgr. Martin Kupka
Náměstek člena vlády	Tomáš Vrbík
Zástupce poradců ministra dopravy	David Čermák
Vrchní ředitelka sekce ekonomické a infrastrukturní MD ČR	Ing. Lenka Hamplová
Generální ředitel SŽ	Bc. Jiří Svoboda, MBA
Náměstek GŘ SŽ	Ing. Mojmír Nejezchleb
Ředitel SSVRT	Ing. Jakub Bazgier
Ředitel SFDI	Ing. Zbyněk Hořelica
Vrchní ředitel MF	Ing. Karel Tyl
Vrchní ředitel MMR	Mgr. Leona Gergelová Šteigrová, Ph.D.
Vrchní ředitel MŽP	Mgr. David Surý
Vrchní ředitel MPO	Ing. et Ing. René Neděla
Vrchní ředitel MZE	Ing. Aleš Kendík

Tabulka 2 Personální složení Řídícího výboru (Správa železnic, státní organizace; 2024)

3.3 Vrcholový výbor

Vrcholový výbor je tvořen členy Vládního výboru pro strategické investice⁴.

4 Přehled úkolů přípravy Rychlých spojení pro dotčené resorty/subjekty

Úkoly pro dotčené resorty a subjekty vyplývají z legislativních a projekčně-procesních požadavků.

Přehled úkolů pro dotčené resorty a/nebo subjekty je uveden v Tabulce 4.

Přehled úkolů pro dotčené resorty/subjekty	Nositel úkolu
Pořízení aktualizace zásad územního rozvoje	Krajský úřad
Pořízení Územního rozvojového plánu	MMR
Podrobné IGP	SŽ
Dokumentace oznámení EIA	SŽ/zpracovatel
Zjišťovací řízení v rámci procesu EIA	MŽP
Zpracování dokumentace EIA	SŽ/zpracovatel
Stanovisko EIA	MŽP
Stanovení kompenzačních opatření	DESÚ/orgán ochrany přírody
Zpracování dokumentace povolení záměru	SŽ/dodavatel
Zpracování záměru projektu	SŽ
Předběžné oslovení vlastníků	SŽ
Tender na zhotovitele geometrických plánů	SŽ
Geometrické plány	SŽ
Zpracování odhadů plošně (dle katastrů)	SŽ
Majetkoprávní vypořádání – výkupy, vyvlastnění, mezitímního rozhodnutí	SŽ
Dokumentace pro povolení stavby DPS – dopracování po stanovisku EIA	SŽ
Aktualizace záměru projektu	SŽ
Vypracování oponentního posudku	MD ČR
Schválení záměru projektu	MD ČR
Stanoviska DOSS vč. JES část investora	DESÚ
Povolení záměru část DESÚ (případně fikce)	DESÚ
Archeologický předběžný výzkum (PAV)	SŽ
Archeologický záchranný výzkum (ZAV)	SŽ
Žádost o připojení k energetické síti	ČEPS/ČEZd/EG.D/PRE (MPO)
Rozhodnutí o formě financování staveb RS	MF/vláda ČR
Tender na transakčního poradce v rámci PPP	SŽ
Příprava zadání tenderu na koncesionáře s transakčním poradcem	SŽ
Uzavření smluvního vztahu s koncesionářem	SŽ
Realizace přeložek sítí cizími investory	zhotovitel
Realizační dokumentace po částech stavby	zhotovitel
Realizace stavby VRT	zhotovitel
Realizace připojovacích bodů	ČEPS/ČEZd/EG.D/PRE (MPO)
Zprovoznování VRT	DÚ/provozovatel dráhy

Tabulka 3 Přehled úkolů pro dotčené resorty/subjekty na příkladu úseku VRT Moravská brána (Správa železnic, státní organizace; 2024)

Z výše uvedené tabulky vyplývá, že v gesci MD ČR je předložit vládě k rozhodnutí návrh na financování, vypracování oponentního posudku a schválení záměru projektu, zároveň je

⁴ <https://vlada.gov.cz/cz/ppov/strategicke-investice/clenove/#>

odvolacím orgánem ve stavebním řízení. Proces EIA je veden Ministerstvem životního prostředí.

Úkolem DESÚ je vydání povolení záměru, případně stanovení kompenzací, stanovisko DOSS včetně JES a povolení záměru části DESÚ.

Na krajské úrovni probíhá proces aktualizace zásad územního rozvoje.

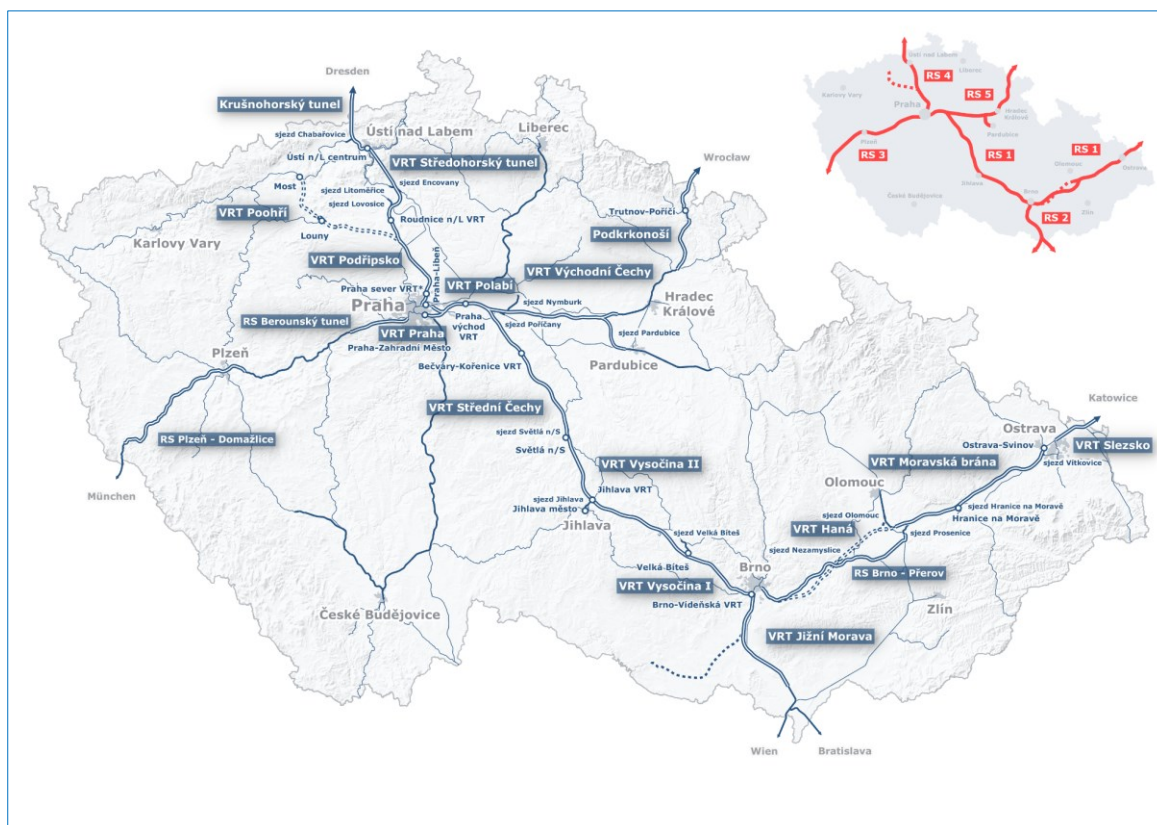
SŽ zajišťuje kroky vedoucí ke zpracování dokumentace povolení záměru dle § 157 zákona č. 283/2021 Sb. a dokumentací EIA ve všech úrovních. SŽ dále zajišťuje kroky, vedoucí k zahájení vypořádání majetkoprávních vztahů, archeologických a jiných odborných průzkumů. SŽ rovněž bude zajišťovat tender na transformačního poradce, připraví tender na koncesionáře s transakčním poradcem a bude procesovat uzavření smluvního vztahu s koncesionářem.

ČEPS/ČEZd/EG.D/PRE budou mít za úkol povolení o připojení k distribuční soustavě z napěťové hladiny a realizaci připojovacích bodů.

Zhotovitel bude realizovat přeložky sítí cizími investory, dokumentaci po částech stavby a samotnou realizaci stavby VRT. Provozovatel dráhy zajistí provozování VRT.

5 Harmonogram připravovaných staveb v systému Rychlých spojení

Připravované stavby v systému Rychlých spojení jsou zobrazeny na Obrázku 1.



Obrázek 1 Síť rychlé železnice (Správa železnic, státní organizace; červen 2024)

5.1 RS 1 Praha – Brno – Ostrava – Katowice

Součástí RS 1 jsou novostavby úseků **VRT Praha jižní a severní větev**, **VRT Polabí**, **VRT Střední Čechy**, **VRT Vysočina II**, **VRT Vysočina I**, **VRT Moravská Brána I, II** a **VRT Slezsko a RS Modernizace trati Brno – Přerov**.

V rámci přípravy úseku **VRT Praha jižní větev** (vč. Jahodnické spojky) se práce soustřeďují na zpracování projektové dokumentace a vyhledání technického řešení. Z procesního pohledu bylo rozhodnuto o AZÚR a jako podklad pro další přípravu bude zadán podrobný IGP. Probíhá intenzivní projednání záměru s dotčenými samosprávami. Počátek realizace VRT Praha jižní větev se odhaduje v roce 2031/2032, její zprovoznění pak v roce 2035/2036.

V rámci přípravy úseku **VRT Praha severní větev** (4. kolej Praha – Libeň) se práce soustřeďují na zpracování projektové dokumentace. Výstupem bude mj. oznámení EIA a dokumentace EIA. Jako podklad pro další přípravu bude zadán podrobný IGP. Probíhá intenzivní projednání záměru s dotčenými samosprávami. Počátek realizace stavby VRT Praha severní větev se odhaduje v roce 2028/2029 a zprovoznění po roce 2032.

V rámci přípravy úseku **VRT Polabí** a **VRT Střední Čechy** se práce soustřeďují na zpracování projektové dokumentace. Z procesního pohledu probíhá AZÚR dvou dotčených krajů (AZÚR č.9 STČ byla schválena dne 9.9.2024) s předpokladem dokončení do konce roku 2024. Jako podklad pro další přípravu bude zadán podrobný IGP. Probíhá intenzivní projednání záměru s dotčenými samosprávami. Realizace stavby VRT Polabí a střední Čechy se odhaduje v roce 2030, její zprovoznění pak v roce 2035.

V rámci přípravy úseku **VRT Vysočina II** probíhá **výběrové řízení na dodavatele projektové dokumentace**. Z procesního pohledu probíhá AZÚR. Počátek realizace stavby VRT Vysočina II se odhaduje v roce 2031, její zprovoznění pak v roce 2035/2036.

V rámci přípravy úseku **VRT Vysočina I** se práce soustřeďují na zpracování projektové dokumentace. Z procesního pohledu probíhá AZÚR. Probíhá intenzivní projednání záměru s dotčenými samosprávami a prezentace záměru veřejnosti. Úsek je posuzován v rámci studie financování PPP. Počátek realizace stavby VRT Vysočina I se odhaduje v roce 2031, její zprovoznění pak v roce 2035/2036.

V rámci přípravy úseku **VRT Moravská brána I a II** je téměř dokončená projektová dokumentace. Z procesního pohledu jsou dokončené AZÚR dotčených krajů, bylo podáno Oznámení EIA a byl zahájen proces EIA (proběhlo veřejné projednání). Jako podklad pro další přípravu bude zadán podrobný IGP. Proběhlo intenzivní projednání záměru s dotčenými samosprávami a řada prezentací veřejnosti. Bylo zahájeno oslovení vlastníků dotčených nemovitostí, pozemků a připravuje se zadání PAV. Úsek je posuzován v rámci studie financování PPP. Počátek realizace stavby VRT Moravská brána I a II se odhaduje v roce 2028, její zprovoznění pak v roce 2033.

RS Modernizace Brno – Přerov tvoří 5 staveb, a to Brno – Blažovice, Blažovice – Vyškov, Vyškov – Nezamyslice, Nezamyslice – Kojetín a Kojetín – Přerov.

V rámci přípravy úseku **Brno – Blažovice** aktuálně probíhá AZÚR Jihomoravského kraje, zpracování záměru projektu, a dále se rozhoduje o formě financování. S největším objemem prací se počítá v letech 2025–2027. Počátek realizace stavby Brno – Blažovice se odhaduje v roce 2028, její zprovoznění pak v roce 2031.

V rámci přípravy úseku **Blažovice – Vyškov** je dokončená AZÚR, podrobné IGP, oznámení EIA, její dopracování i stanovisko EIA. Aktuálně probíhá zpracování DSP a PDPS. Zároveň probíhá rozhodování o formě financování. Největší objem prací by měl proběhnout v druhé polovině roku 2024 a v roce 2025. Počátek realizace stavby Blažovice – Vyškov se odhaduje v roce 2027.

V rámci přípravy úseku **Vyškov – Nezamyslice** je dokončená AZÚR, oznámení EIA a její dopracování. Aktuálně probíhá se čeká na stanovisko EIA, a také se rozhoduje o formě

financování. S největším objemem projekčních prací se počítá v letech 2025 a 2026. Počátek realizace stavby Vyškov – Nezamyslice se odhaduje v roce 2027.

V rámci přípravy úseku [Nezamyslice – Kojetín](#) je dokončená AZÚR, podrobné IGP, oznámení EIA, její dopracování, a také stanovisko EIA. Dále je dokončeno zpracování PDPS a byli osloveni vlastníci pozemků. S tím souvisí také dokončení tendru na zhotovitele majetkoprávního vypořádání. Současně byly dokončeny geometrické plány a zpracování plošných odhadů. Dále je finalizováno stanovisko DOSS včetně JES. Realizován byl taktéž PAV a bylo požádáno o připojení k distribuční síti. Aktuálně probíhá majetkoprávní vyrovnání, povolení záměru DESÚ a jsou realizovány přeložky sítí cizími investory. Počátek realizace stavby Nezamyslice – Kojetín se odhaduje v roce 2025.

V rámci přípravy úseku [Kojetín – Přerov](#) je dokončená AZÚR, podrobné IGP, oznámení EIA, její dopracování, a také stanovisko EIA. Dále byly zhotoveny geometrické plány a zpracovány plošné odhady. Také bylo zažádáno o připojení k distribuční soustavě. Aktuálně probíhá oslovení vlastníků pozemků a majetkoprávní vypořádání. Dále jsou realizovány přeložky sítí cizími investory. Počátek realizace stavby Kojetín – Přerov se odhaduje v roce 2025.

5.2 RS 2 Brno – Břeclav – Vídeň/Bratislava

Směr RS 2 je tvořen úsekem [VRT Jižní Morava](#).

V rámci přípravy úseku [VRT Jižní Morava](#) je téměř dokončená projektová dokumentace. Z procesního pohledu je dokončená AZÚR, bylo podáno Oznámení EIA a v brzké době bude zahájen proces EIA. Byli osloveni vlastníci dotčených nemovitostí. Jako podklad pro další přípravu bude zadán podrobný IGP. Proběhlo intenzivní projednání záměru s dotčenými samosprávami a řada prezentací veřejnosti. Připravuje se zadání PAV. Úsek je posuzován v rámci studie financování PPP. Počátek realizace stavby VRT Jižní Morava se odhaduje v roce 2028, její zprovoznění pak v roce 2033.

5.3 RS 3 Praha – Beroun – Domažlice – státní hranice

Součástí RS 3 je [Novostavba trati Praha-Smíchov – Beroun](#), a také [Modernizace tratě Plzeň – Domažlice](#), která se dělí na území ČR do 4. staveb.

V rámci přípravy úseku [Novostavba trati Praha-Smíchov – Beroun](#) aktuálně probíhá snaha o získání stanoviska EIA, a dále geotechnický průzkum. S největším objemem prací se počítá v letech 2026–2028. Realizace zakázek stavby by měla být ukončena v roce 2035.

V rámci přípravy úseku [Modernizace trati Plzeň – Domažlice, 1. stavba](#) aktuálně probíhá proces získání územního rozhodnutí a DSP. Další práce se soustřeďují na proces PDSP a majetkoprávní vyrovnání. S největším objemem prací se počítá v letech 2025 a 2026. Realizace stavby by měla být ukončena v roce 2028.

V rámci přípravy úseku [Modernizace trati Plzeň – Domažlice, 2. stavba](#) aktuálně probíhá proces získání územního rozhodnutí a PDPS. Dále aktuálně probíhá aktualizace záměru projektu, majetkoprávní vyrovnání, a také zpracování dokumentace TNS Skvrňany. S největším objemem prací se počítá v roce 2025. Realizace stavby by měla být ukončena v roce 2027.

V rámci přípravy úseku [Modernizace trati Plzeň – Domažlice, 3. stavba](#) aktuálně probíhá proces získání územního rozhodnutí a soutěže na DUSL. Další práce se budou výhledově soustřeďovat na geotechnický průzkum a zpracování dokumentace DUSL. S největším objemem prací se počítá v letech 2026 a 2027. Realizace stavby by měla být ukončena v roce 2030.

V rámci přípravy úseku [Modernizace trati Plzeň – Domažlice, 4. stavba](#) byla vypsána veřejná zakázka na zpracování projektové dokumentace, 30.5.2024 bylo ukončeno hodnocení. Proběhla jednání se starosty Babylonu a České Kubice.

5.4 RS 4 Praha – Ústí nad Labem – Drážďany

Součástí RS 4 jsou úseky **VRT Podřipsko**, **NŽS PA 2 Krušnohorský tunel** a **NŽS PA 3 Ústí nad Labem – Chabařovice**.

V rámci přípravy úseku **VRT Podřipsko** je dokončená AZÚR Středočeského kraje. Aktuálně byla schválena AZÚR Ústeckého kraje, probíhá AZÚR Prahy a SEA AZÚR. Další práce se soustřeďují na IGP. S největším objemem projekčních prací se počítá v letech 2027–2029. Počátek realizace stavby VRT Podřipsko se předpokládá v roce 2030, její zprovoznění pak v roce 2035.

V rámci přípravy úseku **NŽS PA 2 Krušnohorský tunel** byla schválena AZÚR Ústeckého kraje, zpracovává se Oznámení EIA, následně dokumentace EIA, schvalování projektu v BRD a připravuje se mezistátní smlouva. Další práce se soustřeďují IGP a další průzkumy. S největším objemem prací se počítá v letech 2025–2027. Počátek realizace stavby NŽS PA 2 Krušnohorský tunel se předpokládá na konci roku 2029, začátkem roku 2030, její zprovoznění pak v roce 2040.

V rámci přípravy úseku **NŽS PA 3 Ústí nad Labem – Chabařovice** byla schválena AZÚR Ústeckého kraje, připravuje se mezistátní smlouva, a dále probíhají IGP. S největším objemem prací se počítá v letech 2025–2027. Počátek realizace stavby NŽS PA 3 Ústí nad Labem – Chabařovice se odhaduje v roce 2030, její zprovoznění pak v roce 2040.

S ohledem na kladné dokončení procesu aktualizace ZÚR v Ústeckém kraji, SŽ zahájila práce na zadávací dokumentaci pro získání projektanta na zpracování ZP, DD a dokumentace EIA Středohorského tunelu a přilehlého traťového úseku.

5.5 RS 5 Praha – Hradec Králové / Pardubice – Wrocław

SŽ zpracovala vlastními silami doplnění Studie proveditelnosti RS 5 VRT Praha – Hradec Králové – Wrocław. Důvodem byla malá ekonomická efektivita projektu (původní SP +1,76 %; podle národní metodiky požadováno min. 5 %, podle evropské metodiky požadováno min. 3 %). Studie proveditelnosti byla dopracována na nové technické řešení, které vyšlo ekonomicky efektivně (EIRR 6,8 %).

Byla dopracována aktualizace Studie proveditelnosti, do níž byly aplikovány připomínky SFDI a oponentního posudku, ale také poznatky získané na průběžných jednáních s obcemi či interně v rámci SŽ. Byla upravena trasa dle požadavků obcí zejm. v úseku Poříčany – Hradec Králové a prověřeno několik variant připojení Pardubic. Byl upraven provozní koncept s cílem zvýšení efektivity a kladně projednán zejm. s regionálním objednatelem dopravy.

V současné době probíhá dokončení ekonomického hodnocení aktualizované verze studie, jehož konečný výsledek bude znám v nejbližších dnech. Poté bude studie formálně dokončena a předložena k aktualizaci oponentních posudků.

Výstupem studie jsou pak tyto potenciální stavby:

- o) VRT Poříčany – Hradec Králové/Pardubice ($V_{\max} = 300\text{--}320$ km/h),
- p) Zdvoukolejné tratě Hradec Králové – Jaroměř,
- q) Nová trať pro osobní dopravu Jaroměř – Trutnov ($V_{\max} = 200$ km/h),
- r) Nová trať Trutnov – státní hranice CZ/PL ($V_{\max} = 160\text{--}200$ km/h),
- s) Zdvoukolejné trati Jaroměř – Česká Skalice a nová trať Česká Skalice – Náchod (Vysokovská spojka) vč. elektrizace,
- t) Elektrizace tratí Česká Skalice – Červený Kostelec – Trutnov – Svoboda nad Úpou a Náchod – Hronov – Teplice nad Metují – Meziměstí – státní hranice CZ/PL, včetně úprav vybraných železničních stanic.

Úsek RS 5 navazuje na VRT Polabí a začíná v Poříčanech. První část VRT bude připravována k realizaci současně s RS 1 VRT Praha – Brno, protože úsek Praha-Běchovice – Poříčany (VRT Polabí) je pro RS 1 i RS 5 společný (čtyřkolejný).

6 Informace o přípravě Public-Private Partnership projektu RS Morava

Vláda ČR dne 16. srpna 2023 svým usnesením č. 577 schválila strategický dokument „[Vyhodnocení využití metody spolupráce veřejného a soukromého sektoru na projektech železniční a dálniční infrastruktury](#)“, který definuje další procesní kroky k realizaci těchto projektů a uložila ministru dopravy ve spolupráci se SFDI a SŽ mj. zajistit zpracování studie proveditelnosti zaměřené na využití formy PPP pro Rychlá spojení RS 1 a RS 2 na vymezených úsecích (dále též „[Rychlá spojení Morava](#)“).

Studie proveditelnosti PPP – Projekt Rychlá spojení Morava byla zpracována dle Metodiky vypracování studie proveditelnosti Ministerstva financí ČR⁵, která upravuje postup při zpracování studií proveditelnosti pro PPP projekty v České republice. Při přípravě byly zohledněny i analýzy, které SŽ a další příslušné veřejné subjekty (zejména MD ČR) v minulosti realizovaly pro jiné dopravní PPP projekty v České republice, zejména s ohledem na srovnatelnost a konzistentnost metodického přístupu s přihlédnutím ke specifikům projektů a aktuálnímu legislativnímu a tržnímu vývoji. Jedná se zejména o studie proveditelnosti PPP pro projekty D4, D35 a PRAK a reálné zkušenosti z přípravy a realizace projektu D4 zpracované formou dílčích pracovních materiálů ke konkrétním vybraným tématům.

Studii proveditelnosti PPP – Projekt Rychlá spojení Morava zpracovala společnost PricewaterhouseCoopers Česká republika, s.r.o. na základě smlouvy o dílo uzavřené dne 9. ledna 2024. Při plnění tohoto zadání spolupracovala se subdodavateli - společnostmi Mott MacDonald CZ, spol. s r.o., White & Case, s.r.o., advokátní kancelář, Hillbridges, s. r. o., Integra Consulting s.r.o. a EGÚ Brno, a. s. Cílem studie proveditelnosti PPP bylo zejména prověřením realizovatelnosti PPP u daných úseků RS Morava v legislativních a věcných podmínkách výstavby a provozu železniční infrastruktury a posoudit, zda realizace vybraných úseků formou PPP je ekonomicky výhodnější než realizace klasickou formou oddělených veřejných zakázek a zda a jak vysokou hodnotu za peníze by realizace formou PPP mohla přinést.

Z výsledků kvantitativních a kvalitativních analýz provedených ve Studii proveditelnosti PPP – Projekt Rychlá spojení Morava lze konstatovat, že na základě popsaných předpokladů splňuje forma PPP cíle projektu a požadavky zadavatele na zajištění předmětu projektu vhodněji než forma realizace standardním modelem (D&B). V návaznosti na stav technické připravenosti byly identifikovány 3 vhodné dílčí úseky (projekty) a při aktuální situaci na finančních trzích a aktuální znalosti parametrů projektu bylo kvantifikováno, že realizace formou PPP přinese u všech těchto dílčích projektů „hodnotu za peníze“.

Na základě předloženého vyhodnocení SP PPP RS Morava vláda ČR projedná možné zahájení realizace předmětných úseků Rychlých spojení Morava formou PPP projektů. SŽ následně zahájí proces výběru transakčního poradce, jehož úkolem bude připravit zadávací řízení pro výběr soukromého partnera (koncesionáře). Vybraní koncesionáři následně přistoupí k samotné realizaci navrhovaných projektů.

Náklady na pokračování přípravy projektu Rychlá spojení Morava formou PPP jsou součástí rozpočtu Státního fondu dopravní infrastruktury (viz střednědobý výhled v kapitole 7 níže). Na základě předchozích rozhodnutí vlády ČR bude model PPP strukturován s cílem dosáhnout klasifikaci mimo bilanci sektoru vládních institucí dle pravidel Eurostatu ESA 2010. Pokud jsou splněny podmínky ESA 2010, tak je z pohledu Eurostatu projekt vnímán jako poskytování služeb (dostupnost infrastruktury) a umožňuje pro účely výkaznictví nezahrnout finanční závazky zadavatele vyplývající z koncesionářské smlouvy do deficitu a dluhu sektoru vládních institucí.

V případě PPP projektů, jejichž součástí je výstavba a modernizace železniční dopravní cesty, by měl za závazky SŽ dle § 19 odst. 2 zákona č. 77/2002 Sb., zákon o akciové společnosti České dráhy, ve znění pozdějších předpisů ručit stát. Zákonné ručení státu je silná forma zajištění, avšak z průzkumu trhu vyplynulo, že pro financující instituce by nemusela být dostatečná mj.

⁵ [Metodika_2011-05_Metodika-vypracovani-studie-proveditelnosti.pdf \(mfcrcz\)](#)

s ohledem na výkladovou nejistotu předmětného ustanovení, první aplikaci na případ PPP a možnosti následné legislativní změny. Aby byla posílena kredibilita zadavatele vůči bankám i koncesionáři, je nanejvýše vhodné, aby se stát, jednající prostřednictvím MD ČR, stal zadavatelem společně se SŽ, tzn., že obě organizace se stanou smluvní stranou koncesionářské smlouvy.

Na základě dosavadních mezinárodních zkušeností, výstupů z konzultací s externími experty SŽ (zejména SNCF Réseau) a zejména na základě předběžného testování trhu se pro zvažovaný model PPP na železniční infrastrukturu v ČR nepracuje s příjmy od uživatelů. Úvahy nad projekty PPP se tak omezují převážně na model, kde provozování železnice a příjmy z poplatků zůstávají v gesci státu (SŽ). Důvodem je skutečnost, že liniové řízení tratí a poplatkovou politiku vůči dopravcům není vhodné přenést na soukromý subjekt, a to jak ze strategických, tak i technických a komerčně ekonomických důvodů. Výše výnosu z poplatků na železniční síti neumožňuje plně financovat samotnou výstavbu dopravní infrastruktury. Obecně platí, že z výnosů je možné financovat část nákladů na provoz příslušné infrastruktury a výjimečně nad rámec nákladů na provoz ještě i nevýznamné procento původní investice.

Ve zvoleném modelu PPP založeném na platbách za dostupnost bude soukromý partner odpovědný za zajištění provozuschopnosti (stavební údržby) vybudované železniční tratě a bude finančně ohodnocen (i sankcionován) za kvalitu dostupnosti tratě po celou dobu provozu projektu, tj. cca 20-30 let. Tento model je zároveň aplikován na většině nových PPP projektech v Evropě.

V rámci vypracování Studie proveditelnosti PPP – Projekt Rychlá spojení Morava probíhaly také konzultace s francouzským správcem železniční infrastruktury SNCF Réseau za účelem přenosu zkušeností a mezinárodní dobré praxe. Průběh a realizace přípravy projektu byly dále vysoce pozitivně hodnoceny ze strany Společenství evropských železnic a infrastrukturních společností CER (Community of European Railways and Infrastructure Companies) i mezinárodních finančních institucí (EIB a EBRD).

Řízení projektu v průběhu jeho přípravy je znázorněno na následujícím schématu:

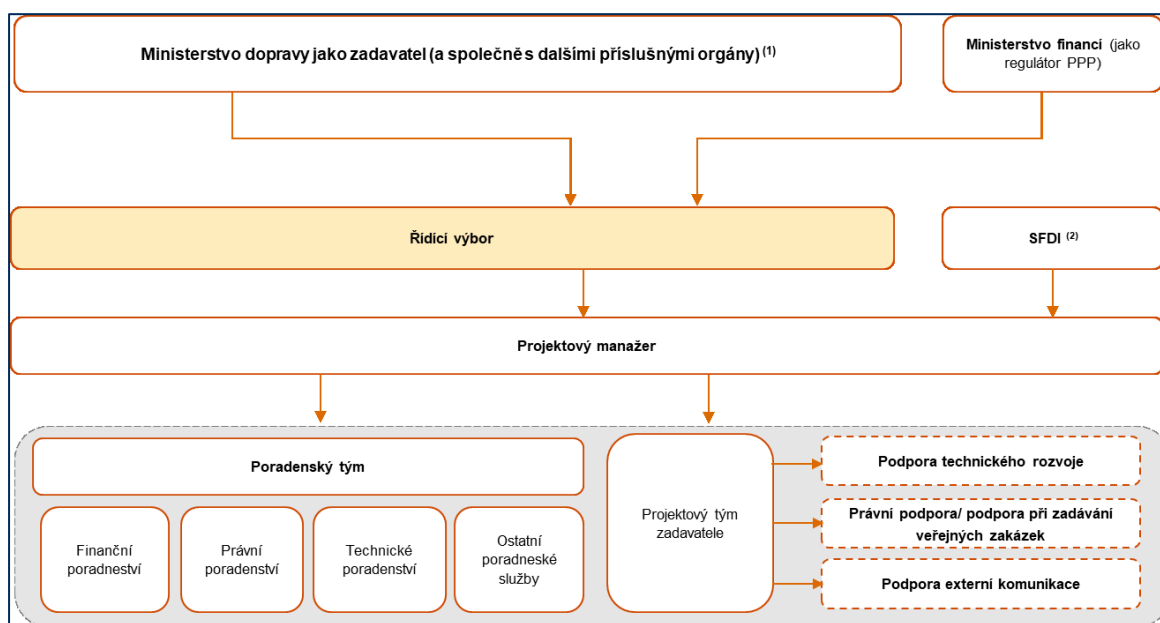


Schéma 1 – Standardní struktura řízení PPP projektů z hlediska jejich přípravy a realizace zadávacího řízení (Správa železnic, státní organizace, SP PPP RS Morava; červen 2024)

Zpracovaná Studie uvádí následující požadavek na minimální personální obsazení na straně Zadavatele, které je nezbytné k zajištění další realizace uvedených PPP projektů.

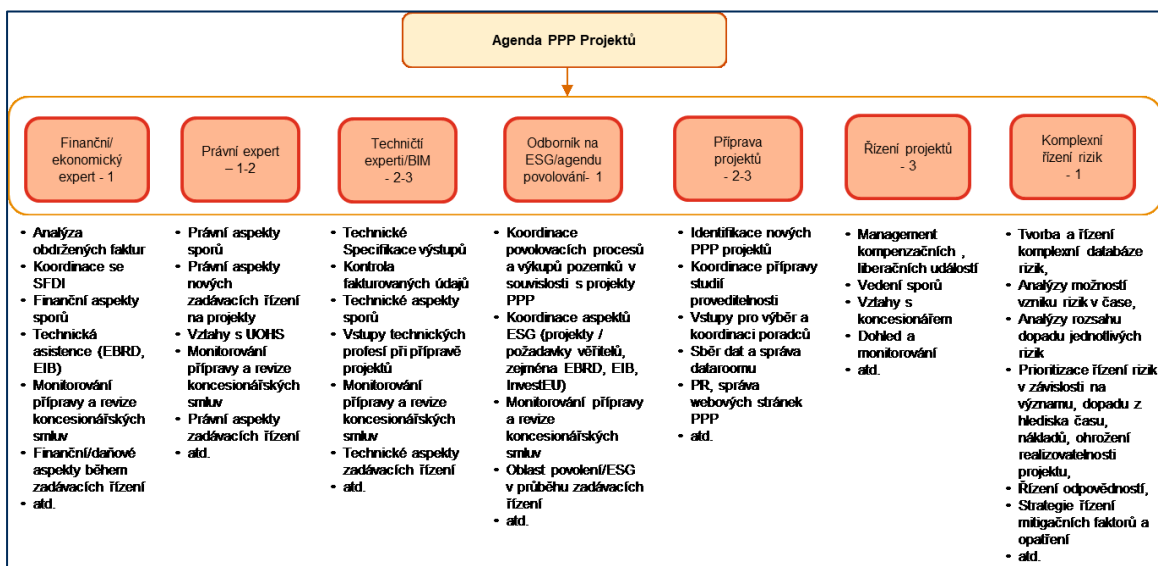


Schéma 2 – Doporučené minimální personální obsazení na přípravu PPP na straně zadavatele (Správa železnic, státní organizace, SP PPP RS Morava; červen 2024)

7 Předpokládané investiční náklady finanční potřeby ve střednědobém výhledu

Odhad finančních potřeb pro střednědobý výhled (SDV), tj. do roku 2026 činí **23,229 mld. Kč**.

Předpokládané investiční náklady finanční potřeby (v mil. Kč) dle jednotlivých staveb RS pro roky 2024–2034 jsou uvedeny v Tabulce 5. Hodnoty za roky 2024–2028 jsou převzaty ze střednědobého výhledu SFDI. Údaje pro delší časový horizont (po roce 2028) jsou odhadem na základě harmonogramů uvedených v tomto dokumentu a budou závislé na stavu další přípravy jednotlivých úseků RS a rozhodnutích MD ČR o jejich realizaci.

Finanční kapitola	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034
Podpora přípravy VRT	57,7	55,0	51,6	50,0	50,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
RS 1, RS 2	585,8	1 246,4	4 145,3	5 892,6	5 266,3	28 010,1	28 010,1	60 316,5	60 316,5	60 316,5	39 975,9
RS 3	300,0	1 540,0	6 640,0	10 290,0	13 500,0	12 500,0	12 500,0	9 000,0	9 000,0	9 000,0	8 000,0
RS 4 vč. RS 42 - CEF2	235,4	365,4	324,6	1 048,0	1 724,0	10 249,7	12 400,0	12 400,0	12 400,0	12 400,0	12 400,0
RS 5	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	822,3	5 731,4	5 731,4	5 731,4	6 481,2	6 481,2
Modernizace trati Brno – Přerov	119,8	3 224,5	4 337,1	4 615,5	9 216,1	12 802,6	14 775,8	15 669,0	7 990,0	2 235,3	0,0
CELKEM v Kč	1 298,6	6 431,3	15 498,6	21 896,1	29 756,4	64 384,7	73 417,3	103 116,9	95 437,8	90 433,0	66 857,0

Tabulka 5 Odhadované investiční náklady projektu RS v letech 2024–2034 (Správa železnic, státní organizace; červenec 2024)

Předpokládané finanční potřeby jsou rozděleny do jednotlivých finančních kapitol podle úseků RS 1 a RS 2, RS 3, RS 4 (zde vč. dotace z fondu CEF) a RS Modernizace trati Brno – Přerov. Samostatnou finanční kapitolou je Podpora přípravy VRT, do které spadají rámcové smlouvy na právní a konzultační činnosti, expertizy, posudky atp. Na přípravu samotné sítě VRT (RS 1, RS 2, RS 4, RS 5) bylo dosud vynaloženo celkem 2 389 421 531,74 Kč, z čehož dotace CEF (od r. 2022) činila zatím 158 253 139,26 Kč.

Financování systému RS lze zabezpečit z několika zdrojů, a to:

- SFDI – ze zdrojů SFDI budou hrazeny náklady spojené s konvenčním způsobem výstavby. V rámci PPP budou hrazeny výstavby přeložek, zapojení novostaveb VRT do konvenční sítě v režimu DBT (navrhni, postav a předej) a platby za dostupnost koncesionáři.
- CEF – bude se jednat o dotace převážně z evropského fondu CEF3 (2028-2034). Konkrétní výše dotačních prostředků je v tuto chvíli těžko odhadnutelná. Lze ovšem předpokládat, že vzhledem k plnění politiky TEN-T bude výstavba VRT v ČR pro tento program financování EU prioritní, což dokládá letošní získání dotace u projektu VRT Praha – Brno – Břeclav z CEF2. Zároveň lze očekávat, že výraznou podporu získají přeshraniční projekty (např. RS 4 – Krušnohorský tunel, který již dříve získal dotaci v obecné obálce CEF2 pro projektovou přípravu).
- PPP – jedná se o zajištění finančních prostředků koncesionářem (zejména vkladem vlastního kapitálu a získáním financí ze strany komerčních bank a institucionálních investorů) na základě dlouhodobého smluvního vztahu mezi veřejným zadavatelem a soukromým partnerem.

Mezinárodní bankovní instituce (např. EIB nebo EBRD) – zdroje multilaterálních rozvojových bank jsou obvykle omezeny maximální výší prostředků dostupných na jeden projekt. Konkrétně EIB je sice schopna u projektů poskytnout typicky až 50 % CAPEXu, zároveň je však objem poskytnutých prostředků omezen absolutní hodnotou. Dle informací poradenských společností se zkušenostmi s realizací PPP projektů se dá předpokládat, že EIB může mít limit na jeden projekt ve výši 500-600 mil. eur a v případě zapojení garance programu InvestEU se může limit zvýšit až na 900-1000 mil. eur. Pokud bude prodlouženo působení EBRD v ČR, lze očekávat, že i tato banka se bude na financování projektů VRT podílet. Výši kapitálového zapojení EBRD lze odhadovat na 100–150 mil. eur na jeden projekt. Některé dříve takto podpořené zahraniční projekty ukazují, že výše poskytnutých prostředků se mj. odvíjí od politické podpory projektu a jeho prosazování vládními činiteli na mezinárodní úrovni, a tedy tato podpora může být i výrazně vyšší. Finanční pokrytí odhadovaných investičních nákladů bude záviset na konkrétním poměru výše uvedených zdrojů. Tzn., že u úseků, u kterých je zvažována možnost PPP, může odhad finančních potřeb v Tabulce 5 vykazovat částku 0 Kč a platby za dostupnost se ve finanční potřebě objeví až za horizontem sledovaného období. V této souvislosti se nyní uváděné částky finančních kapitol mohou i výrazněji měnit.

8 Potřeba personální zajištění přípravy nových staveb Rychlých spojení

Na základě usnesení Správní rady Správy železnic ze dne 13. 4. 2022, kterým byl schválen záměr zřízení nové organizační jednotky (OJ) pro přípravu, výstavbu a provoz vysokorychlostních tratí, byl na Odboru přípravy VRT (O21) zpracován koncept dlouhodobé strategie personálního rozvoje této nové OJ. Koncept se stal podkladem pro projednání jejího vzniku Výborem pro strategii Správní rady Správy železnic a následné schválení vzniku nové OJ SSVRT usnesením Správní rady dne 25. 5. 2022.

Na základě tohoto usnesení byla zřízená OJ SSVRT, která se organizačně člení na 4 úseky:

- a) Úsek ředitele OJ SSVRT (ÚŘ),
- b) Úsek náměstka ředitele pro techniku VRT (ÚT),
- c) Úsek náměstka ředitele pro přípravu VRT jih (ÚP-J),
- d) Úsek náměstka ředitele pro přípravu VRT sever (ÚP-S).

Strategie personálního rozvoje pracovala se třemi scénáři, resp. režimy přípravy, realizace a výstavby, a to Design & Build (vyprojektuj a postav), Design & Build & Maintain (vyprojektuj, postav a udržuj), nebo Public Private Partnership. V každém ze scénářů dochází k přenosu jiného

objemu činností, kompetencí a rizik na zhotovitele a z toho plyne zcela rozdílná personální náročnost na straně zástupce investora a budoucího provozovatele nových tratí a terminálů, tj. OJ SSVRT resp. Správy železnic.

Předpokládané personální zajištění na nejbližší období je uvedeno v následující tabulce, a to v souladu se scénářem dalšího postupu v režimu PPP. Pro delší horizont je personální potřeba závislá na stavu další přípravy a rozhodnutích o formě financování dalších úseků RS a jejich realizaci.

Rok	OJ SSVRT
2024	118
2025	140
2026	150

Tabulka 4 Předpokládané personální zajištění na straně investora (Správa železnic, státní organizace; červen 2024)

OJ SSVRT si je dobře vědoma nutnosti rozvíjet své kompetence v oblasti vědy, výzkumu a vzdělávání. Z toho důvodu rozvíjíme spolupráci s vysokými školami napříč různými relevantními obory, a to zejména formou stáží a praxí na pracovištích SŽ.

V rámci přípravy Rychlých spojení je nutné rozvíjet spolupráci s vysokými školami ať už technickými, tak i dalšími, kterých se projekt týká. Příkladem takové spolupráce je projekt Nová mobilita – vysokorychlostní dopravní systémy a dopravní chování populace⁶, který probíhal ve spolupráci Masarykovy univerzity, Karlovy univerzity a SŽ a na který navazuje další výzkum v této oblasti. Další spolupráce je rozvíjena také s Českou zemědělskou univerzitou v Praze, dále s Českým vysokým učením technickým, s Univerzitou Pardubice, s Vysokou školou báňskou, Vysokou školou logistiky, Vysokou školou technickou a ekonomickou v Českých Budějovicích, s Vysokým učením technickým v Brně, se Západočeskou univerzitou v Plzni nebo s Žilinskou univerzitou, ale například i se Škodou Auto Vysokou školou o.p.s. Spolupráce je rozvíjena s celou řadou středních škol a s několika vyššími odbornými školami. Kontinuálně je nabízena studentům možnost absolvovat praxe a stáže na pracovištích SŽ. Zároveň je podporován studentský motivační program SŽ. Ve spolupráci s OJ SSVRT vzniklo taktéž několik diplomových prací, zejména pod VUT v Brně.

9 Legislativní rámec

Příprava staveb Rychlých spojení postupuje dle platných a účinných právních předpisů. Právní předpisy za uplynulé období od schválení Programu rozvoje RS došlo k výrazné úpravě řady právních předpisů.

Mezi nejzásadnější změny patří aplikace schváleného nového stavebního zákona, který ustavil nový orgán veřejné správy – Dopravní a energetický stavební úřad, který bude vést řízení i ve věci vyhrazených staveb, tj. i projektů Rychlých spojení.

Novelou prošel i zákon č. 416/2009 Sb., který zavedl nová ustanovení, urychlující přípravu nejen RS, ale i dalších dopravních staveb. Mezi konkrétní nové prvky patří nový nástroj územního plánování, a to dílčí územní rozvojový plán, který může pořídit Ministerstvo dopravy, nebo možnost zahájení výkupů již po obdržení stanoviska EIA.

⁶ [Nová mobilita – vysokorychlostní dopravní systémy a dopravní chování populace | Ekonomicko-správní fakulta MU \(muni.cz\)](http://www.muni.cz)

Dále je třeba upozornit na zákon č. 148/2023 Sb., o jednotném environmentálním stanovisku, ve znění pozdějších předpisů, který upravuje postup a působnost správních orgánů při vydávání jednotného environmentálního stanoviska za účelem zajištění veřejného zájmu na ochraně životního prostředí jako celku a přispění k udržitelnému rozvoji při rozhodování v řízení o povolení záměru podle stavebního zákona nebo navazujícím řízení podle zákona o posuzování vlivů na životní prostředí.

ZÁVĚR

Tato Mimořádná informace určená vládě České republiky popisuje aktuální stav přípravy dílčích etap projektu RS, který je zařazený do transevropské dopravní sítě TEN-T dle Nařízení, a uvádí předpokládané nároky na jejich další přípravu a realizaci. Úspěšné pokračování přípravy projektu Rychlých spojení v České republice naplňující výše popsané cíle a milníky závisí na vzájemné spolupráci všech dotčených resortů a dalších zainteresovaných subjektů.

Ustanovení procesu koordinace tří výborů napříč resorty a subjekty příslušejícími k dopravní infrastruktuře (vč. zástupců pro otázky životního prostředí, zemědělství nebo průmyslu) zajistí koordinaci jednotlivých složek při realizaci projektu RS.

Proces projektového řízení umožní kriticky analyzovat průběh projektu, operativně na něj reagovat, propojovat odborníky a efektivně řešit konkrétní úkoly a potřeby projektu. Interval setkávání výborů je nastaven v čase tak, aby na sebe mohly úkoly vyplývající z těchto jednání systematicky navazovat a reagovat.

Potřeba projektového řízení kooperace na vládní úrovni přinese, díky této multioborové spolupráci, pokrok ve přípravě a výstavbě vysokorychlostní železnice v České republice, což bude ve výsledku implikovat nejen národní, ale i evropské hospodářské a socio-ekonomické pozitivní efekty.