

## TÉMATA PRO DISKUZI S MINISTREM DOPRAVY ČR

14. dubna 2026

Níže uvedená témata považuje Asociace pro rozvoj infrastruktury (**ARI**) jako stěžení pro diskuzi a nabízí otevřenou spolupráci při formulaci cílů a implementaci změn v rezortu dopravy s cílem zvýšení jeho efektivity, udržitelnosti, odolnosti a společenského vnímání.

### 1. Vysokorychlostní železnice

- Česká republika urazila dlouhou cestu ve vnímání vysokorychlostní železnice (**VRT**) od izolované spojnice evropských velkoměst, kterou přes nás „někdo“ postaví, po komplexní dopravní systém Rychlých spojení (**RS**), nástroj vlády pro podporu rozvoje národní ekonomiky a regionů zapojený do evropské sítě, který je **naším zájmem a naším národním projektem**.
- Současné železniční koridory jsou využívány na hranici své kapacity a investice do jejich dalšího rozšiřování nepovažujeme za efektivní; výstavba by nutně přinesla rozsáhlá omezení provozu a technické parametry zůstaly na úrovni minulého století. Nové tratě převezmou většinu rostoucí poptávky v osobní dálkové dopravě a uvolní kapacitu pro regionální a nákladní dopravu, na nejvytíženějších úsecích až o 31 vlaků/den (úsek UnO-ČT) a 36 vlaků/den (úsek Přerov-HnM). **Výstavba nových tratí mimo současné koridory by měla být pro nás prioritou.**
- Snížení návrhové rychlosti z 320 km/h na nižší úrovně by **nepřineslo zlevnění investice**, neboť náklady na budování trati nejsou nijak zásadně svázány s rychlostí; ale **poklesly by přínosy z rychlejší přepravy**. Naopak přizpůsobení nových tratí i pro nákladní vlaky by **investici citelně prodražilo**, neboť nižší podélný sklon zhoršuje schopnost trasy přimknout se k terénu a roste délka mostů a tunelů. K tomu se přidává i nižší převýšení, a tedy větší poloměry oblouků, a jiná organizace provozu i údržby – příprava by v podstatě musela začít nanovo.
- Pro dodavatelský sektor je VRT a s tím související technologie příležitostí k nabytí nových znalostí a zkušeností obdobně vyžadovaných na západních trzích.

#### Doporučení

- **ARI doporučuje neměnit současnou koncepci programu RS/VRT**, neboť ji považuje za správnou. V případě omezených zdrojů doporučuje realizaci fázovat v čase, případně využít alternativních modelů financování, jako je soukromý kapitál v modelu PPP nebo metodou design-build s prodlouženou splatností.
- Pokud máte za **cíl zvýšit konkurenci na straně dodavatelů** (zejména technologií) tak, jediný možný způsob je **urychlením programu VRT**, neboť to bude dostatečně velká příležitost, aby zahraniční subjekty investovaly do vstupu na český trh.

#### Doporučení

- **ARI doporučuje urychlit přípravu PPP projektu VRT Moravská brána (MB)** a připravit veškeré podklady pro efektivní vedení soutěžního dialogu tak, aby mohla být zahájena kvalifikace účastníků. Úsek MB má být připraven k zahájení výstavby v roce 2029, tento rok jsou také další

volby do parlamentu, je tedy **vhodné akcelarovat přípravu** tak, aby mohl být vysoutěžen dodavatel a nebyl ohrožen tento termín zahájení stavby.

- V porovnání s PPP projektem RS Brno-Přerov, který bude mnohem technologicky závislejší na současných konvenčních technologiích, **VRT MB bude jednodušší a mnohem atraktivnější** pro zahraniční dodavatele, neboť bude nastavovat standard pro celou budoucí síť VRT. Také míra připravenosti VRT MB je oproti úsekům 1-3 RB Brno-Přerov v pokročilejší fázi.
- **Důležité je nesnižovat rozpočet** na přípravu a výkupy u VRT a **nepozastavovat přípravu** pro rozpracované úseky.

## 2. Zefektivnění výstavby železniční infrastruktury

- Aktuálně sledujeme debatu o zadávání zakázek **rozdělené na dodávky stavební a technologické části**. Ano, **může se jednat o jednu z možností k dosažení úspor**, ta ale s sebou nese řadu důležitých rozhodnutí a nutných změn.
- Rozdělení dodávek může být vhodné pro stavby **v nové stopě na zelené louce**. Pro projekty rekonstrukcí to může být velice komplikované. Hlavním předpokladem bude kapacita na straně SŽ projektově řídit a koordinovat oddělené zakázky. Troufáme si říct, že tuto **zkušenost, ani personální kapacitu SŽ v současnosti nemá a bylo by nutné ji případně zajistit externími dodavateli**. Stejně tak je nutné vést diskuzi s trhem projektantů a dodavatelů o optimálním způsobu nastavení přenosu odpovědností, zadávacích a smluvních podmínkách a principech projektového řízení realizace zakázek.
- Stávající projektovou dokumentaci (většinou PDPS) bude potřeba **přepracovat a rozdělit na dvě samostatné dokumentace** (ZOV, provizorní stavy, výluky, opady, zařízení staveniště atd.).
- Cestou ke zlevnění železničních staveb může být také **snížení robustnosti technického řešení**, které vyplývá z interních legislativních předpisů SŽ a MD. Nad rámec těchto předpisů dochází navíc k zapracování požadavků správců dopravní infrastruktury. Samostatnou kapitolou jsou požadavky hasičů na požárně bezpečnostní řešení, které je nutné jasně formulovat.

### Doporučení

- ARI doporučuje rozdělení současného rozsahu generálních zakázek **na dvě části – dodávku stavební a technologické části**.
- Doporučuje tento model **ověřit na pilotních zakázkách menšího rozsahu** a využít předběžných tržních konzultací (PTK) pro ujasnění odpovědností, podmínek a principů řízení.
- Doporučujeme vést debatu s trhem, jak **snížit robustnost technického řešení** projektů a jak **eliminovat změny během výstavby**.
- Ke zvýšení efektivity přispěje také **vyjasnění a finalizace investorského záměru a technického řešení ještě před vypsáním veřejné zakázky** s cílem snížení počtu neustálých změn v zadání ze strany zadavatele v průběhu plnění zakázky.

### 3. Kontinuita projektové přípravy a budování domácího know-how

- Železniční stavby jsou charakteristické vysokým podílem technologických zařízení s vysokou mírou lokalizace v návaznosti, na již obsažené systémy. Nelze správně navrhnout kolejiště a navazující stavební části (mosty, tunely, nástupiště) bez spolupráce se specialisty na dopravní provoz, zabezpečovací zařízení a trakční vedení. Trh projekce proto působí uzavřeně, nicméně během poslední dekády se v ČR na železnici etablovaly společnosti Mott MacDonald (britská skupina), AFRY (švédská), Egis (francouzská) a Sagasta (česká) s významným podílem plnění v tomto segmentu.
- Účast zahraničních společností přinesla omezené zapojení nových projektantů. Jednak je v západních zemích ještě větší nedostatek techniků a inženýrů než v ČR, jednak je hodinová sazba za práci inženýra na domácím trhu i přes nedávný růst stále sotva poloviční než v západních zemích. Odrazující jsou i zdejší obchodní podmínky (neomezená odpovědnost) a složitý legislativní rámec navrhování staveb, jazyková bariéra a vysoká míra lokalizace.
- Zastavení přípravy staveb způsobilo v minulosti rozsáhlou krizi, když bývalý ministr Bárta uspořil stamiliony na „nepotřebných“ projektech, protože v té době nebyl k dispozici dostatek finančních prostředků. Když se po pár letech objevily, nebyly připravené projekty a desítky miliard byly utraceny za stavby, kde hlavním kritériem nebyla efektivita vynakládání veřejných peněz, ale rychlost získání povolení. Projekční trh se z této rány zotavoval téměř deset let a jeho kapacity se už nikdy na původní výši nevrátily.
- SŽ od podzimu 2025 nevypsala žádnou významnou projekční zakázku a situace se začíná podobat „Krizi ministra Bárty“. Pokud se zadávání do poloviny roku 2026 neobnoví, začnou projekční společnosti s koncem roku propouštět či v lepším případě přezarovat zaměstnance na jinou specializaci. Technici a inženýři najdou uplatnění v jiných oborech – železniční trh o ně nevratně přijde. To vše v době, kdy by ČR měla své kapacity spíše navyšovat pro realizaci programu RS/VRT, které mohou nabrat v blízké budoucnosti významný proexportní prvek.
- Příkladem zastavování investiční činnosti SŽ je projekt Chlumec – Hradec Králové, kde zadavatel vydal pokyn k zastavení majetkoprávního vypořádání ve stadiu rozpracovanosti a jednání s vlastníky pozemků. Přerušení jednání s vlastníky bude mít velmi negativní dopad na budoucí obnovení jednání i na vnímání veřejnosti.
- Obdobná zkušenost na Slovensku vedla k nedostatku zakázek a rozpadu kvalifikovaných týmů.

#### Doporučení

- ARI doporučuje **nesnižovat objem projektové a inženýrské přípravy** staveb a zachovat kontinuitu ve výhledu pro garanci stability a zachování kvalifikovaných domácích týmů na trhu.
- Kontinuita projektové přípravy zajišťuje **budování českého know-how** jako specializace s vysokou mírou přidané hodnoty do budoucna.

## 4. Výdaje dvojího určení a jejich význam pro dopravu a obranu

- Výdaje dvojího určení mohou i představovat lokalizované investice, které slouží civilní dopravní infrastruktuře, ale **zároveň zvyšují schopnost státu podpořit vojenské přesuny** v době krizí a v celkovém finančním objemu mohou nahrazovat velké dálniční projekty jako velké celky. MD může v této logice realizovat projekty, které mají přímý přínos pro funkčnost dopravní sítě a současně naplňují požadavky NATO a EU na vojenskou mobilitu daleko snáze.
- Jedním z nejvýznamnějších oblastí dual-use výdajů je **systematická diagnostika a rekonstrukce mostních objektů**, které tvoří kritické body při přepravě těžké a nadrozměrné vojenské techniky. Diagnostika umožňuje kategorizaci mostů dle vojenské klasifikace MLC, identifikaci úzkých míst a plánování investic s jasným zdůvodněním pro obranné financování.
- Rekonstrukce nebo posílení únosnosti mostů, úpravy křižovatek, přeložky, přivaděče či lokální zvyšování kapacitních parametrů jsou relativně **rychle připravené projekty**, které mají zásadní přínos pro civilní dopravu i vojenské přesuny. V kontextu páteřní sítě jde zejména o koridory TEN-T, hraniční přechody a vazby na strategická logistická centra.
- Infrastruktura musí být plánována jako **součást širší strategie národní logistiky**, která zahrnuje předem určené trasy pro vojenské přesuny, multimodální propojení dopravních módů a schopnost rychle reagovat na změněné okolnosti. Digitální nástroje – jako sdílené mapy zatížitelnosti, monitoring mostů a koordinace mezi civilními a vojenskými složkami – posilují účinnost těchto investic. Výsledkem je dopravní síť, která je odolnější, pružnější a lépe připravena jak na každodenní provoz, tak na krizové situace.

### Doporučení

- ARI doporučuje vytvořit ucelenou **strategii pro infrastrukturu dvojího určení**, která by jasně definovala priority v oblasti mostů, železnice a multimodality, včetně možného zavedení digitálních map zatížitelnosti, dynamického monitoringu mostů a sdílení logistických dat mezi civilní a vojenskou sférou.
- Za tímto účelem doporučujeme vytvořit společnou **pracovní skupinu** MD, MO, SŽ, ŘSD a ŘVC.

## 5. Rychlost rozhodování ÚOHS a její dopad na výstavbu infrastruktury

- Zdlouhavé rozhodování ÚOHS při přezkumu veřejných zakázek dnes významně zpomaluje zahajování dopravních staveb. Řízení často trvají několik měsíců až rok či více (v případě metra D dokonce 4 roky), často vrací zadavatele o krok zpět místo meritorního závěru a riziko námitek se opakuje. Obava z blokáce návrhem a důraz na (věcně nevýznamné) formality komplikuje interní procesy. V případě blokáce zadávacího řízení se projekty fakticky zastaví, rostou jejich náklady a dochází ke ztrátě kapacit na trhu.
- V praxi tak vzniká situace, kdy stát má připravené a financované projekty, ale není schopen je realizovat. Největším důvodem růstu nákladů je inflace v průběhu času. Odkládání nebo opakování tendrů zvyšuje ceny velkých staveb o stovky milionů až miliardy korun.

## Doporučení

- Vzorem mohou být **změny provedené na Slovensku**, které výrazně urychlily přezkum strategických investic prováděné Úradom pre verejne obstaravanie (**ÚVO**).
- V roce 2024 stát „malou novelou ZVO“ zřídil při ÚVO zvláštní **útvár pro strategickou agendu**, který je samostatný a nezávislý na předsedovi ÚVO a je řízen nezávisle jmenovaným místopředsedou pro strategickou agendu. Tento útvár přezkoumává veřejné zakázky, které se týkají strategických investic. O zařazení projektů mezi tzv. „strategické investice“ státu rozhoduje vláda SR.
- Za první rok existence rozhodoval tento útvár o 15 případech a průměrná doba jeho rozhodování byla **12 dní**. Z toho u šesti projektů byla zadavatelem Národní dialničná spoločnosť (**NDS**) a její kauzy byly rozhodnuty v průměru za **18 dní** (nejkratší doba byla 8 dní – zrušení úkonů zadavatele a nejdelší byla 25 dní).
- V porovnání s ŘSD (25 návrhových řízení mezi 2021-2025): kauzy bez rozkladu (2/3) byly rozhodnuty do **2-3,5 měsíců** a kauzy s rozkladem (1/3) byly rozhodnuty do **4-10 měsíců**.
- **Změna k jednoinstančnímu rozhodování při přezkumu:** V roce 2024 přijalo Slovensko také „velkou novelu ZVO“, kterou se vrátilo zpět k jednoinstančnímu rozhodování ÚVO. **ČR je tak od roku 2024 poslední zemí EU, která rozhoduje o návrzích dodavatelů ve dvou instancích** a po celou dobu rozhodování blokuje zadávací řízení.

## 6. Kontinuita výstavby infrastruktury v době cenových šoků

- Vážné geopolitické situace v posledních letech vytvářejí nepředvídatelné situace kritického nedostatku surovin a způsobují skokové nárůsty cen stavebních vstupů (nafta, asfalt, energie, materiály), které standardní smluvní model ve veřejných zakázkách ŘSD a SŽ neumí absorbovat. Řada smluv má fixní cenu bez reálné možnosti její úpravy a zhotovitel plně přebírá riziko změny okolností, přičemž existující valorizační mechanismy jsou buď pomalé nebo chybí úplně – zejména u menších projektů.
- V praxi toto znamená, že dodavatelské firmy realizaci odkládají nebo zakázky realizují se ztrátou, což ohrožuje stabilitu výstavby dopravní infrastruktury.

## Doporučení

- Vzhledem k tomu, že krize se opakují, ARI doporučuje zavést mechanismy lépe reagující na takovéto situace, například vytvořit **flexibilnější krizový mechanismus** umožňující rychlou valorizaci, mimořádné doložky nebo dočasné přerušení prací, který by zvládal extrémní cenové šoky bez destabilizace stavebního trhu.
- V současnosti se ve smlouvách používá **příliš obecný index cen stavebních prací**, který má nejasné vstupy a váhy a nerespektuje typovou rozdílnost stavební výroby (pozemní, silniční nebo železniční stavby). Doporučujeme zavést **indexaci na konkrétní materiálové vstupy** (např. v Norsku se používá přímo index pro cenu asfaltu) a požadovat uvedení cen materiálů přímo v nabídkách na veřejné zakázky.

## 7. Chaos v legislativním procesu stavebního práva je bariérou výstavby

- Stavební legislativa v ČR prochází opakovanými a rozsáhlými změnami bez dostatečné stability, odborné shody a předvídatelnosti. Aktuální novela stavebního zákona je již několikátou zásadní úpravou v krátkém časovém horizontu, přičemž podle odborné veřejnosti i samospráv neřeší klíčové problémy praxe, ale naopak vytváří nové.
- Zástupci samospráv navíc upozorňují, že legislativní proces probíhá bez dostatečné diskuse a že časté změny pravidel destabilizují územní plánování i povolovací procesy. Výsledkem je prostředí, kde se pravidla mění „za pochodu“, což komplikuje přípravu projektů a prodlužuje jejich realizaci.
- Namísto zrychlení tak dochází k opačnému efektu – nejistotě, paralelní existenci různých režimů a nefunkční implementaci (např. digitalizace, struktura úřadů).

## 8. Nedostatek kapacit ve stavebnictví a dopad na výstavbu infrastruktury

- Stavebnictví dlouhodobě čelí nedostatku kvalifikovaných pracovníků napříč profesemi, což začíná limitovat schopnost realizovat rostoucí objem dopravních projektů. Nedostatek kapacit se promítá do prodlužování realizací, růstu cen a snižování konkurence v soutěžích.
- Nábory nových pracovníků omezuje obecně nízká atraktivita náročných technických oborů a nepřispívá ani médií a některými politiky živěný negativní obraz stavebnictví. Projekční firmy nemohou suplovat vzdělávací instituce a ovlivňovat atraktivitu prostředí, neboť nedokážou dlouhodobě plánovat rozvoj segmentů jako je například program VRT. Železnice se stala mediálně a politicky silně ovlivněným sektorem měnícím se na základě politických změn a aktuálního mediálního obrazu.
- V kontextu plánovaných investic do dopravní infrastruktury hrozí, že kapacitní omezení se stane jedním z hlavních úzkých hrdel budoucí výstavby.

---

Vážený pane ministře, vážíme si možnosti osobně vám předložit výše uvedená téma, která ARI vnímá jako důležitá a projednat s vámi naše doporučení. Jsme připraveni s vámi otevřeně a transparentně spolupracovat a nabízíme naše praktické zkušenosti pro další jednání a hledání společně akceptovatelných řešení. V případě zájmu nás, prosím, neváhejte oslovit.

S úctou, společně za členy řídicího výboru ARI,



Tomáš Janeba  
Prezident ARI | m: 606 640 251 | e: tomas.janeba@ceskainfrastruktura.cz