****

**Kontrolní závěr z kontrolní akce**

**17/33**

**Zajištění bezpečnosti železničního provozu a cestujících**

Kontrolní akce byla zařazena do plánu kontrolní činnosti Nejvyššího kontrolního úřadu (NKÚ) na rok 2017 pod číslem 17/33. Kontrolní akci řídil a kontrolní závěr vypracoval člen NKÚ Ing. Jiří Adámek.

Cílem kontroly bylo zjistit, jak poskytování prostředků na bezpečnost železničního provozu a cestujících přispělo k odstranění rizikových míst a zda byly při realizaci akcí dosaženy stanovené cíle účelně a hospodárně.

Kontrolováno bylo období od roku 2013 do roku 2017, v případě věcných souvislostí i období předcházející a následující. Kontrola byla prováděna u kontrolovaných osob od listopadu 2017 do června 2018.

**Kontrolované osoby:**

Ministerstvo dopravy (MD),

Státní fond dopravní infrastruktury (SFDI),

Správa železniční dopravní cesty (SŽDC).

Námitky proti kontrolnímu protokolu, které podaly MD a SŽDC, byly vypořádány vedoucími skupin kontrolujících rozhodnutími o námitkách. Odvolání proti rozhodnutím o námitkách nebyla podána.

***K o l e g i u m*** ***N K Ú*** na svém XI. jednání, které se konalo dne 27. srpna 2018,

***s c h v á l i l o*** usnesením č. 5/XI/2018

***k o n t r o l n í z á v ě r*** v tomto znění:

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

**Klíčová fakta**

|  |  |
| --- | --- |
| **Zvýšení bezpečnosti**  **na železničních přejezdech** | Priorita v oblasti modernizace dráhy, na kterou byla kontrola zaměřena. |
| **V roce 2017 bylo 7 870 přejezdů,**  **z toho 1 717**  **se závorami nebo jinou zábranou** | Počet přejezdů se v roce 2017 oproti roku 2013 snížil o 171. Počet přejezdů se závorami nebo jinou zábranou se v roce 2017 oproti roku 2013 zvýšil o 156. |
| **162 nehod na přejezdech,**  **35 usmrcených a 81 zraněných osob,**  **100 mil. Kč způsobená škoda** | Průměrné roční počty nehod na přejezdech, usmrcených a zraněných osob a průměrná roční způsobená škoda v kontrolovaném období. |
| **2 638 mil. Kč** | Peněžní prostředky poskytnuté na zvýšení bezpečnosti na železničních přejezdech v letech 2013 až 2017. |
|  | Počty nehod na přejezdech se v letech 2013 až 2017 významněji neměnily. Česká republika tak zůstala v tomto ohledu jednou z nejhorších zemí v Evropě. |
| **Průměrně se zadávacích řízení účastnili tři uchazeči** | Veřejné zakázky byly zadávány v nízkém konkurenčním prostředí, což mohlo negativně ovlivnit hospodárnost nákladů na realizaci akcí. |

**Pozn.:** Údaje o železničních přejezdech se týkají přejezdů (majetku), se kterými hospodařila SŽDC.

**I. Shrnutí a vyhodnocení**

Kontrole byly podrobeny peněžní prostředky státu vynakládané na zvýšení bezpečnosti na železničních přejezdech. Kontrola byla zaměřena zejména na plnění záměrů vyplývajících ze strategických materiálů MD a SŽDC a na hospodárnost a účelnost peněžních prostředků použitých na financování akcí.

**a) MD ani SŽDC nezpracovaly žádný materiál, ve kterém by byly komplexně řešeny nejrizikovější přejezdy, stanoven časový harmonogram jejich odstraňování a definovány potřebné peněžní prostředky. NKÚ proto nemohl objektivně vyhodnotit, jak peněžní prostředky poskytnuté na zvýšení bezpečnosti na železničních přejezdech přispěly k odstraňování rizikových míst.**

- MD a SŽDC zpracovaly několik materiálů zabývajících se bezpečností železničních přejezdů. Žádný z nich však neřešil problematiku komplexně, nestanovoval časový harmonogram odstraňování nejrizikovějších přejezdů a nedefinoval potřebné finanční prostředky. Určitou výjimkou byla analýza, která se zabývala 109 z 340 přejezdů na tranzitních železničních koridorech. Nebyl tak ve výsledku naplněn úkol uložený vládou ministrovi dopravy na základě projednání kontrolního závěru z kontrolní akce NKÚ č. 07/25 – *Finanční prostředky určené na zajištění bezpečnosti železničního provozu a cestujících*[[1]](#footnote-2).

- Počty nehod na přejezdech se v letech 2013–2017 významněji neměnily. Podle analýzy, kterou nechalo v roce 2017 vypracovat MD, byla Česká republika v přepočtu na jeden milion vlakových kilometrů co do počtu nehod na přejezdech jednou z nejhorších zemí v Evropě.

**b) Cíle kontrolovaných akcí byly dosaženy. Zjištění ze zadávacích řízení na výběr dodavatelů stavebních prací a porovnání ocenění vybraných položek dodávek a montáží však ukázaly na potenciál úspor peněžních prostředků vynakládaných na akce.**

- Výši nabídkových cen v zadávacích řízeních na výběr dodavatelů stavebních prací mohl ovlivnit v neprospěch SŽDC nízký počet uchazečů a u tří zadávacích řízení i to, že nabídkové ceny některých uchazečů vycházely zjevně z nabídkové ceny vybraného uchazeče.

- Porovnání ocenění vybraných položek dodávek a montáží ukázalo na významné rozdíly, jejichž opodstatněnost nebylo možné z popisů položek a dokladů předložených ke kontrole objektivně vyhodnotit.

**II. Informace o kontrolované oblasti**

Kontrolní akce č. 17/33 byla v oblasti bezpečnosti železničního provozu a cestujících zaměřena na akce charakteru rekonstrukcí a modernizací realizované SŽDC, jejichž cílem byla eliminace rizik vznikajících na úrovňovém křížení železniční dopravní cesty s pozemní komunikací (přejezdy). Charakteristika přejezdů je uvedena v tabulce č. 1.

**Tabulka č. 1 – Charakteristika železničních přejezdů**

|  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **Ukazatel** | **2013** | **2014** | **2015** | **2016** | **2017** |
| **Počty přejezdů celkem**  z toho na:  - silnicích I., II. a III. třídy  - místních a účelových komunikacích  z toho zabezpečené:  - závorami nebo jinou zábranou  - jen světelným zařízením  - jen výstražnými kříži | **8 041**  2 253  5 788  1 561  2 182  4 298 | **8 001**  2 249  5 752  1 569  2 180  4 252 | **7 969**  2 243  5 726  1 626  2 246  4 097 | **7 961**  2 237  5 724  1 667  2 356  3 938 | **7 870**  2 203  5 667  1 717  2 371  3 782 |

**Zdroj:** přehledy o železničních přejezdech a přechodech na železničních drahách, s kterými hospodařila SŽDC.

Akce rekonstrukcí a modernizací přejezdů byly financovány z rozpočtu SFDI, přičemž část z nich byla spolufinancována i z prostředků Evropské unie[[2]](#footnote-3) (EU). SFDI uzavíral na poskytování prostředků se SŽDC každoročně smlouvy o poskytnutí prostředků[[3]](#footnote-4). Akce rekonstrukcí a modernizací přejezdů financoval v rámci tří globálních položek, z nichž dvě se týkaly akcí spolufinancovaných z prostředků EU. Přehled smluvně poskytnutých prostředků a jejich skutečného čerpání v letech 2013 až 2017 uvádí tabulka č. 2.

**Tabulka č. 2 – Smluvně poskytnuté prostředky a skutečné čerpání (v mil. Kč)**

|  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **Ukazatel** | **2013** | **2014** | **2015** | **2016** | **2017** | **Celkem** |
| **Poskytnuté prostředky**  z toho  - prostředky SFDI  - prostředky EU | **319,7**  299,7  20,0 | **219,7**  64,7  155,0 | **1 076,3**  322,0  754,3 | **763,1**  763,1  0 | **395,4**  395,4  0 | **2 774,2**  1 844,9  929,3 |
| **Skutečné čerpání**  z toho  - z prostředků SFDI  - z prostředků EU | **275,0**  275,0  0 | **214,4**  60,5  153,9 | **1 032,4**  278,1  754,3 | **727,0**  727,0  0 | **389,0**  389,0  0 | **2 637,8**  1 729,6  908,2 |

**Zdroj:** finanční vypořádání prostředků poskytnutých z rozpočtu SFDI za roky 2013 až 2017.

**Vymezení kontrolovaných osob:**

- **MD** odpovídalo za tvorbu dopravní politiky a v rozsahu své působnosti za její uskutečňování. Zpracovávalo koncepční a další strategické materiály. V rámci globálních položek schvalovalo k financování z rozpočtu SFDI akce týkající se zvyšování bezpečnosti na železničních přejezdech. Bylo řídicím orgánem operačních programů *Doprava*. V jeho působnosti byl SFDI a vykonávalo funkci zakladatele SŽDC.

- **SFDI** odpovídal za financování akcí týkajících se zvyšování bezpečnosti na železničních přejezdech. Podle zákona č. 104/2000 Sb. měl zajišťovat efektivní využití poskytnutých prostředků podle schváleného rozpočtu. Byl zprostředkujícím subjektem operačních programů *Doprava*.

- **SŽDC** vykonávala veškeré investorské činnosti akcí týkajících se zvyšování bezpečnosti na železničních přejezdech a byla konečným příjemcem peněžních prostředků na jejich financování. V rámci SŽDC byly kontrolovány Generální ředitelství, Stavební správa východ, Olomouc, a Stavební správa západ, Praha. Generální ředitelství řídilo stavební správy, které zabezpečovaly přípravu a realizaci akcí.

**III. Rozsah kontroly**

Kontrole byly podrobeny peněžní prostředky státu vynakládané na zvýšení bezpečnosti na železničních přejezdech. Prověřováno zejména bylo, zda:

- byla přednostně odstraňována nejrizikovější místa,

- byly v přípravě akcí vytvářeny předpoklady pro jejich hospodárnou a účelnou realizaci,

- byly při realizaci akcí dosaženy stanovené cíle a finanční, časové a věcné parametry s odpovídajícími náklady.

V letech 2013 až 2017 bylo na zvýšení bezpečnosti na přejezdech vynaloženo 2 638 mil. Kč, z toho z prostředků SFDI 1 730 mil. Kč a z prostředků EU 908 mil. Kč (viz tabulka č. 2). Ke kontrole přípravy a realizace bylo vybráno 10 akcí ukončených v letech 2015 až 2017 s celkovými náklady 731 mil. Kč (viz příloha č. 1). Cílem akcí bylo zvýšení bezpečnosti na železničních přejezdech, u některých i odstranění trvalých omezení traťových rychlostí. Vybranými akcemi bylo rekonstruováno nebo modernizováno 77 přejezdů.

**IV. Podrobné skutečnosti zjištěné kontrolou**

**1. Vymezení rizikových železničních přejezdů**

MD a SŽDC zpracovaly několik materiálů zabývajících se bezpečností železničních přejezdů (viz níže body 1.1 a 1.2). **Žádný z materiálů však neřešil problematiku komplexně, neřešil konkrétní přejezdy, nestanovoval časový harmonogram odstraňování nejrizikovějších přejezdů a nedefinoval potřebné finanční prostředky, s výjimkou níže uvedené analýzy zabývající se některými přejezdy na tranzitních železničních koridorech.** Nebyl tak ve výsledku naplněn úkol uložený vládou ministrovi dopravy na základě projednání kontrolního závěru z kontrolní akce NKÚ č. 07/25.

MD mělo na základě uvedeného úkolu předložit vládě do 20. 12. 2008 *Analýzu rizikových míst v bezpečnosti železniční dopravy a cestujících* se stanovením časového harmonogramu jejich odstraňování a výše potřebných finančních prostředků. MD analýzu předložilo na jednání vlády v lednu 2009. Analýza se v oblasti přejezdů zabývala nehodami na nich, avšak nevymezovala konkrétní rizikové přejezdy, časový harmonogram ani potřebné finanční prostředky.

**1.1** MD se problematikou železničních přejezdů zabývalo nejen ve výše uvedené analýze předložené v lednu 2009 vládě, ale například i v těchto materiálech:

- *Národní strategie bezpečnosti silničního provozu 2011–2020* z roku 2011,

- *Revize a aktualizace Národní strategie bezpečnosti silničního provozu 2011–2020* z roku 2017,

- *Analýza a návrh na opatření pro snížení nehodovosti na železničních přejezdech (AGATHA)* z roku 2009.

V materiálech byla většinou zdůrazňována potřeba zvýšit bezpečnost na přejezdech a uváděna k tomu různá doporučení. V žádném z nich nebyly vytipovány nejrizikovější přejezdy a stanoveny priority, finanční a časová náročnost navrhovaných opatření.

**1.2** SŽDC nechala k problematice železničních přejezdů zpracovat zejména tyto materiály:

- *Analýza zvýšení bezpečnosti úrovňových přejezdů na tranzitních koridorech* z roku 2016. V analýze bylo posuzováno 109 z 340 přejezdů na železničních koridorech a bylo stanoveno 24 přejezdů, které měly být řešeny přednostně. Celkové náklady na realizaci opatření týkajících se všech posuzovaných přejezdů byly 7 383 mil. Kč, z toho na prioritní přejezdy 1 872 mil. Kč. V době kontroly probíhala příprava staveb 8 přejezdů z 24 prioritních přejezdů a 2 přejezdů, které nebyly označeny jako prioritní. Jejich předpokládané termíny realizace byly v letech 2020 až 2022 a celkové náklady byly 2 067 mil. Kč bez jednoho přejezdu, u kterého nebyly stanoveny.

- *Seznam klíčových rizik spojených s porušováním zákona o silničním provozu na železničních přejezdech, návrh nástrojů pro jejich ošetření a identifikace zainteresovaných stran a jejich rolí* z roku 2017. Z této analýzy např. vyplynulo, že úroveň zabezpečení železničních přejezdů byla dostatečná a že 99,7 % nehod na přejezdech zavinili řidiči silničních vozidel, cyklisti a chodci.

**2. Vývoj nehod na železničních přejezdech**

Počty nehod na přejezdech, se kterými hospodařila SŽDC, a způsobená škoda v letech 2013 až 2017 jsou uvedeny v tabulce č. 3.

**Tabulka č. 3 – Počty nehod na přejezdech a způsobená škoda**

|  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **Ukazatel** | **2013** | **2014** | **2015** | **2016** | **2017** |
| **Počet nehod na přejezdech**  z toho na přejezdech:  - se závorami nebo jinou zábranou  - jen se světelným zařízením  - jen s výstražnými kříži | **165**  15  80  70 | **173**  28  82  63 | **154**\*  24  67  63 | **161**  29  74  58 | **159**  23  74  62 |
| **Počet usmrcených osob**  z toho na přejezdech:  - se závorami nebo jinou zábranou  - jen se světelným zařízením  - jen s výstražnými kříži | **23**  7  12  4 | **42**  15  23  4 | **32**  11  13  8 | **44**  15  24  5 | **34**  13  18  3 |
| **Počet zraněných osob**  z toho na přejezdech:  - se závorami nebo jinou zábranou  - jen se světelným zařízením  - jen s výstražnými kříži | **81**  13  45  23 | **74**  4  45  25 | **105**  22  66  17 | **66**  13  32  21 | **80**  4  49  27 |
| **Způsobená škoda (v mil. Kč)** | **62,4** | **87,7** | **255,4**\* | **50,4** | **42,6** |

**Zdroj:** informace SŽDC z 30. 1. 2018.

\* V roce 2015 byla jedna mimořádná událost se škodou 157,3 mil. Kč, 3 usmrcenými osobami a 16 zraněnými osobami.

V letech 2013 až 2017 bylo na přejezdech způsobeno celkem 812 nehod, usmrceno při nich bylo 175 osob a zraněno 406 osob. Celková způsobená škoda byla 498 mil. Kč. Nejméně nehod bylo na přejezdech zabezpečených závorami nebo jinou zábranou (15 % nehod). Nejvíce nehod bylo na přejezdech zabezpečených jen světelným zařízením (46 % nehod).   
Na přejezdech zabezpečených jen výstražnými kříži bylo 39 % nehod. Následky nehod na přejezdech zabezpečených jen výstražnými kříži nebyly tak fatální, neboť tyto přejezdy byly zřízeny na méně významných pozemních komunikacích a železničních tratích s nižší traťovou rychlostí.

Počet přejezdů, se kterými hospodařila SŽDC, se snížil z 8 041 v roce 2013 na 7 870 v roce 2017, tj. o 171 přejezdů (tabulka č. 1). Počty nehod na přejezdech se v letech 2013 až 2017 významněji neměnily (v roce 2013 bylo 0,02 nehody/přejezd a v roce 2017 rovněž).

Podle *Analýzy řešení krizových situací na železničních přejezdech*[[4]](#footnote-5) byla Česká republika v přepočtu na jeden milion vlakových kilometrů co do počtu nehod na přejezdech jednou z nejhorších zemí v Evropě. V počtu usmrcených osob na tom byla obdobně jako Německo, které však mělo dvojnásobek železničních přejezdů. V počtu usmrcených osob na přejezdech byla Česká republika počtem 3 osoby na milion obyvatel nejhorší (v Německu a ve Francii to bylo 0,4 osoby, v Bulharsku 0,5 osoby a v Polsku 1,4 osoby na milion obyvatel).

**3. Příprava akcí**

**3.1** V přípravné fázi od zahájení prací na vypracování přípravné projektové dokumentace[[5]](#footnote-6) do získání stavebních povolení pro 10 kontrolovaných akcí (viz příloha č. 1) nebyly zjištěny zásadní nedostatky. Docházelo k věcným změnám v průběhu zpracování a schvalování přípravných dokumentací a k problémům při získávání stavebních povolení, což vedlo k prodloužení předpokládaných termínů realizace akcí o 1 až 3 roky.

**3.2 Hospodárnost nákladů na realizaci akcí mohly ovlivnit některé skutečnosti, které NKÚ zjistil v zadávacích řízeních na výběr dodavatelů stavebních prací:**

- SŽDC zadala v letech 2013 až 2017 na akce zvyšování bezpečnosti na železničních přejezdech celkem 78 veřejných zakázek s celkovou předpokládanou hodnotou 2 500 mil. Kč. Celkové nabídkové ceny vybraných uchazečů byly 2 458 mil. Kč. **Veřejných zakázek se zúčastňoval nízký počet uchazečů.** Uvedených 78 veřejných zakázek se zúčastnilo celkem 16 různých firem, avšak zadávacích řízení se v průměru účastnili tři uchazeči, přičemž 19 zadávacích řízení se zúčastnil jen jeden nebo dva uchazeči. Nejvíce uchazečů, pět nebo šest, bylo jen ve 3 zadávacích řízeních.

**To mohlo ovlivnit výše nabídkových cen v neprospěch SŽDC,** jak ukázalo porovnání jednotkových cen prací vybraných uchazečů (viz bod 4.2 kontrolního závěru) a orientační porovnání[[6]](#footnote-7) jednotkových cen vybraných uchazečů s oceněními podle *Oborového třídníku stavebních konstrukcí a prací železničních staveb*, který měl od roku 2015 mj. sloužit pro stanovování předpokládané hodnoty veřejných zakázek na dodavatele stavebních prací.

Z porovnání 10 položek (položky č. 1 až 5, 7 až 10 a 14 v příloze č. 2) kontrolovaných akcí (viz příloha č. 1) vyplynulo, že u poloviny z nich byla ocenění podle oborového třídníku o 5–72 % nižší než vážený průměr stanovený z ocenění vybraných uchazečů (viz příloha č. 2). U druhé poloviny byla ocenění podle oborového třídníku o 1–13 % vyšší než uvedený vážený průměr.

- U tří ze čtyř veřejných zakázek[[7]](#footnote-8) kontrolovaných na SŽDC – Stavební správě západ (akce č. 7, 8 a 10 v příloze č. 1) bylo zjištěno, že **nabídkové** **ceny některých uchazečů zjevně vycházely z nabídkové ceny vybraného uchazeče[[8]](#footnote-9):**

U akce č. 7 byly v zadávacím řízení podány tři nabídky, přičemž jednotkové ceny položkového rozpočtu byly oproti cenám vybraného uchazeče navýšeny u uchazeče na druhém místě koeficientem 1,0117 a u uchazeče na třetím místě koeficientem 1,0170.

U akce č. 8 byly v zadávacím řízení podány tři nabídky, přičemž jednotkové ceny posuzovaných položek rozpočtu byly oproti cenám vybraného uchazeče navýšeny u uchazeče na třetím místě koeficientem 1,080 u dodávek a koeficientem 1,075 u montáže. U uchazeče na druhém místě nebyla závislost zjištěna.

Jednotkové ceny vybraného uchazeče byly shodné s oceněními v přípravné dokumentaci. Projekt stavby vypracovala pro vybraného uchazeče jako subdodavatel stejná společnost, která vypracovala pro SŽDC přípravnou dokumentaci.

U akce č. 10 byly v zadávacím řízení podány dvě nabídky, přičemž jednotkové ceny posuzovaných položek rozpočtu byly oproti cenám vybraného uchazeče navýšeny u uchazeče na druhém místě koeficientem 1,02.

Jednotkové ceny vybraného uchazeče byly shodné s oceněními v přípravné dokumentaci, kterou pro SŽDC vypracoval vybraný uchazeč.

**4. Realizace akcí**

**4.1** Ve fázi realizace bylyukontrolovaných akcí (viz příloha č. 1) **zjištěny méně významné nedostatky.** Například:

- U akcí č. 2, 3 a 9 byl prodloužen termín realizace oproti původnímu smluvnímu termínu   
o cca 1 rok. Důvodem byly zejména problémy při získávání stavebních povolení a dodatečně požadované práce.

- U akcí č. 3, 7 a 8 nebyly řádně vedeny stavební deníky (nebyly zaznamenány vícepráce a méněpráce nebo množství provedených prací).

- U akce č. 7 uhradila SŽDC za demontáž počítače náprav v době zahájení stavebních prací (říjen 2016) a za jeho následnou montáž 771 tis. Kč. SŽDC nainstalovala počítač náprav v době původně plánovaného termínu zahájení prací (říjen 2015), kdy ještě nebyla vydána stavební povolení.

- U akcí č. 1 a 10 nebyla zajištěna nestrannost dodavatele projekčních a stavebních prací, neboť společnost, která pro SŽDC vypracovala přípravnou projektovou dokumentaci, byla realizátorem projektových dokumentací pro stavební povolení a stavebních prací. Obdobně tomu bylo u akcí č. 8 a 9.

**4.2** NKÚ provedl u 15 vybraných položek dodávek a montáží[[9]](#footnote-10) porovnání jednotkových cen podle ocenění vybraných uchazečů v zadávacích řízeních na dodavatele stavebních prací (viz příloha č. 2). Z porovnání vyplynulo, že **u některých položek byly významné rozdíly jednotkových cen,** přičemž důvody rozdílů nebylo většinou možné z podrobnějších popisů položek a dokladů předložených ke kontrole (projektová dokumentace, technická zpráva apod.) objektivně vyhodnotit. Například:

- V případě položky „*dodávka výstražníku, 1 skříň se závorami*“ (viz příloha č. 2, položka č. 8) byla u akce č. 8 v příloze č. 1 (úsek Sokolov – Kraslice) jednotková cena o 400 % nižší oproti váženému průměru. Naopak u akce č. 7 v příloze č. 1 (úsek Vrané nad Vltavou – Dobříš) byla o 36 % vyšší.

- U akce č. 9 v příloze č. 1 (úsek Březnice – Strakonice) byly ve 29 případech (akcí bylo řešeno 12 přejezdů) jednotkové ceny položek vyšší než NKÚ stanovená odchylka od váženého průměru.

- V případě položky „*montáž skříně (stojanu) logiky reléového zařízení pro přejezd*“ (viz příloha č. 2, položka č. 4) byla u akcí zadávaných SŽDC – Stavební správou východ jednotková cena v průměru 18 tis. Kč, kdežto u akcí zadávaných SŽDC – Stavební správou západ byla 105 tis. Kč, tj. téměř šestkrát vyšší.

**Seznam zkratek**

EU Evropská unie

MD Ministerstvo dopravy

nehoda mimořádná událost na přejezdu

NKÚ Nejvyšší kontrolní úřad

přejezd úrovňové křížení železniční dopravní cesty s pozemní komunikací

SFDI Státní fond dopravní infrastruktury

SŽDC Správa železniční dopravní cesty

Příloha č. 1

**Kontrolované akce**

|  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **Akce** | **Počet přejezdů** | **Zahájení přípravy\*** | **Ukončení stavební realizace** | **Celkové náklady**  **(v mil. Kč)** | |
| **předpokl.** | **skutečné** |
| **1.** Rek. zab. zařízení ve stanici Potštejn a přejezdů na trati Letohrad – Týniště nad Orlicí | 2 | 2011 | 2016 | 24,9 | 23,2 |
| **2.** Přejezdy na trati Hradec Králové – Turnov | 13 | 2013 | 2016 | 139,1 | 132,6 |
| **3.** Přejezdy na trati Trutnov – Teplice nad Metují | 14 | 2013 | 2016 | 115,8 | 107,6 |
| **4.** Rek. přejezdové konstrukce v km 6,0 trati Brno hl. n. – Přerov | 1 | 2013 | 2015 | 19,9 | 18,4 |
| **5.** Přejezdy na trati Valašské Meziříčí – Rožnov pod Radhoštěm | 5 | 2012 | 2015 | 55,5 | 49,3 |
| **6.** Rek. zabezpečení přejezdu v km 24,3 trati Valašské Meziříčí – Kojetín | 1 | 2011 | 2015 | 16,4 | 15,6 |
| **7.** Zvýšení bezpečnosti na přejezdech v úseku Vrané nad Vltavou (mimo) – Dobříš | 23 | 2013 | 2017 | 239,0 | 231,3 |
| **8.** Zvýšení bezpečnosti na přejezdech v úseku Sokolov – Kraslice | 4 | 2014 | 2016 | 28,8 | 26,7 |
| **9.** Zvýšení bezpečnosti na přejezdech v úseku Březnice – Strakonice | 12 | 2013 | 2016 | 114,1 | 103,8 |
| **10.** Modernizace přejezdů na trati Pňovany – Bezdružice | 2 | 2011 | 2016 | 22,6 | 22,4 |
| **C e l k e m** | **77** | **x** | **x** | **776,1** | **730,9** |

**\***  Zahájení prací na zpracování přípravné dokumentace.

Akce č. 1 až 6 realizovala SŽDC – Stavební správa východ, Olomouc, a akce č. 7 až 10 realizovala   
SŽDC – Stavební správa západ, Praha.

Příloha č. 2

**Jednotkové ceny vybraných položek dodávek a montáží**

(v tis. Kč)

| **Název položky** | **M. j.** | **Vážený průměr1** | **Minimální cena** | **Maximální cena** | **OTSKP2** |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **1.** Dodávka reléového domku izolovaného s klimatizací a vnitřní výstrojí | ks | 320,4 | 246,0 | 430,0 | 357,9 |
| **2.** Montáž reléového domku izolovaného s klimatizací a vnitřní výstrojí | ks | 71,2 | 48,9 | 94,7 | 72,5 |
| **3.** Dodávka skříně (stojanu) logiky reléového zařízení pro přejezd | ks | 672,0 | 520,0 | 762,5 | 757,5 |
| **4.** Montáž skříně (stojanu) logiky reléového zařízení pro přejezd | ks | 68,2 | 15,7 | 231,4 | 19,3 |
| **5.** Dodávka počítače náprav, 1 bod (venkovní část) | ks | 82,5 | 64,7 | 184,5 | 63,0 |
| **6.** Dodávka počítače náprav (vnitřní část) | ks | 461,4 | 231,9 | 1 368,0 | x |
| **7.** Dodávka výstražníku, 1 skříň bez závor | ks | 89,6 | 57,0 | 108,7 | 93,5 |
| **8.** Dodávka výstražníku, 1 skříň se závorami | ks | 286,0 | 57,0 | 387,3 | 271,5 |
| **9.** Dodávka výstražníku, 2 skříně bez závor | ks | 167,9 | 145,0 | 184,3 | 148,5 |
| **10.** Dodávka výstražníku, 2 skříně se závorami | ks | 406,5 | 343,0 | 457,5 | 324,1 |
| **11.** Dodávka bezúdržbové baterie 24V | ks | 153,5 | 38,3 | 277,1 | x |
| **12.** Dodávka metalického dvouplášťového kabelu do 24P 1,0 | m | 0,2 | 0,1 | 0,3 | x |
| **13.** Dodávka metalického dvouplášťového kabelu do 16P 1,0 | m | 0,1 | 0,1 | 0,2 | x |
| **14.** Zřízení kolejového lože z kameniva drceného | m3 | 1,2 | 0,9 | 1,5 | 1,3 |
| **15.** Železniční přejezdy pryžové, se závěrnou zídkou | m | 57,8 | 48,7 | 77,8 | x |

**Zdroj:** nabídky vybraných uchazečů.

**Poznámky:**

1 Vážený průměr vypočtený z ocenění vybraných uchazečů v zadávacích řízeních na dodavatele stavebních prací. Zvolen byl z toho důvodu, že respektuje významnost položky na základě jejího množství.

2 *Oborový třídník stavebních konstrukcí a prací železničních staveb* v cenové úrovni roku 2017 (zpracoval SFDI). Třídník sloužil pro oceňování a kontrolu cen stavebních prací. Údaje jsou uvedeny jen pro informaci, neboť příprava akcí probíhala většinou před rokem 2015, od kterého bylo používání třídníku povinné.

M. j. – měrná jednotka.

x – oborový třídník příslušnou položku neobsahoval.

1. Usnesení vlády ze dne 20. října 2008 č. 1303, *ke Kontrolnímu závěru Nejvyššího kontrolního úřadu z kontrolní akce č. 07/25 Finanční prostředky určené na zajištění bezpečnosti železničního provozu a cestujících* (kontrolní závěr z kontrolní akce č. 07/25 byl zveřejněn v částce 3/2008 *Věstníku NKÚ*). [↑](#footnote-ref-2)
2. V letech 2007 až 2013 šlo o operační program *Doprava* a jeho 1. a 3. prioritní osu. V letech 2014 až 2020 by mělo jít o operační program *Doprava II* (v době kontroly nebyly k financování z něj schváleny žádné akce). [↑](#footnote-ref-3)
3. Ustanovení § 3 zákona č. 104/2000 Sb., o Státním fondu dopravní infrastruktury. [↑](#footnote-ref-4)
4. Analýza byla zpracována pro MD Centrem dopravního výzkumu, v. v. i., v roce 2017. [↑](#footnote-ref-5)
5. Přípravná projektová dokumentace vyjadřuje požadavky SŽDC na stavbu a je například podkladem pro stanovení předpokládaných nákladů, pro vydání územního rozhodnutí a pro zadávací řízení na vypracování projektu stavby. [↑](#footnote-ref-6)
6. Jde o orientační porovnání, neboť zadávací řízení porovnávaných akcí proběhla před rokem 2015, od kterého MD uložilo závazné používání oborového třídníku. [↑](#footnote-ref-7)
7. Veřejné zakázky byly zadávány v otevřených řízeních, hodnoticím kritériem byla nejnižší nabídková cena a předmětem bylo vypracování příslušných projektových dokumentací, zajištění stavebních povolení a provedení stavebních prací, resp. u akce č. 10 jen provedení stavebních prací. [↑](#footnote-ref-8)
8. U akce č. 7 byly porovnávány jednotkové ceny všech stavebních a provozních souborů a u akcí č. 8 a 10 byl porovnáván jeden provozní soubor. [↑](#footnote-ref-9)
9. Vybrány byly nákladově nejvýznamnější položky, které se vyskytovaly u většiny z 10 posuzovaných akcí, uvedených v příloze č. 1. Tyto položky představovaly cca 33 % stavebních nákladů akcí. [↑](#footnote-ref-10)