

00/29

**Výstavba a provozování I. a II. železničního koridoru**

Kontrolní akce byla zařazena do plánu kontrolní činnosti Nejvyššího kontrolního úřadu na rok 2000 pod číslem 00/29. Kontrolní akci řídil člen NKÚ Ing. Petr Skála, kontrolní závěr vypracoval člen NKÚ Ing. Jiří Adámek.

Cílem kontroly bylo prověřit hospodaření s prostředky určenými na výstavbu a provozování I. a II. železničního koridoru. Kontrolováno bylo období od roku 1999 do března 2001, v případě věcných souvislostí i období předchozí.

Kontrolu provedly v době od září 2000 do března 2001 skupiny kontrolujících NKÚ z odboru dopravy, průmyslu a hospodářství a z územních odborů severozápadní Čechy, severovýchodní Čechy, jižní Morava a střední Morava.

Kontrolovanými osobami byly České dráhy, státní organizace (dále jen „ČD“) a Ministerstvo dopravy a spojů (dále jen „MDS“).

V rámci ČD byly kontrolovány Generální ředitelství, odštěpné závody Divize dopravní cesty a Divize obchodně provozní, správy dopravní cesty Brno, Pardubice, Praha, Ústí nad Labem a stavební správy Olomouc a Praha.

Námítky proti kontrolnímu protokolu, které podaly Generální ředitelství a Stavební správa Praha, byly vyřazeny vedoucími skupin kontrolujících rozhodnutími o námitkách. Odvolání nebyla podána.

K o l e g i u m NKÚ na svém XII. zasedání, konaném dne 18. června 2001,

s c h v á l i l o usnesením č. 6/XII/2001  
k o n t r o l n í z á v ě r v tomto znění:

**I. Úvod**

1. Projekt modernizace I. železničního koridoru představoval 25 staveb v trase státní hranice SRN – Děčín – Praha – Brno – Břeclav – státní hranice Rakousko (dále jen „I. koridor“). Její celková délka činí 457 km, z níž bylo v rámci projektu modernizace řešeno 400,9 km. Projekt modernizace II. železničního koridoru představoval 14 staveb v trase Petrovice u Karviné – Přerov – Břeclav (dále jen „II. koridor“). Součástí II. koridoru je odbočná větev Přerov – Česká Třebová. Délka trasy II. koridoru činí 323 km, z níž projekt modernizace řešil 298,4 km. Oba koridory jsou součástí panevropských multimodálních koridorů a hlavní cíle jejich modernizace vyplývají z mezinárodních dohod (dohody AGC, o hlavních železničních tratích, z roku 1985 a AGTC, o nejdůležitějších trasách mezinárodní kombinované dopravy a souvisejících objektech, z roku 1991).

Realizací projektu I. koridoru má v osobní dopravě dojít ke zkrácení jízdních dob ve směru SRN – Rakousko o 47 minut a při použití souprav s naklápěcími skříněmi o 129 minut. U II. koridoru ve směru Polsko – Rakousko má dojít ke zkrácení jízdních dob rovněž o 47 minut. Na I. koridoru má být rychlost 160 km/hod. modernizováno pro osobní dopravu celkem 174 km úseků (v případě použití souprav s naklápěcími skříněmi 216 km) a na II. koridoru 95 km úseků (v případě použití souprav s naklápěcími skříněmi 279 km). Pro nákladní dopravu je předpokládána rychlost až 120 km/hod. při zabezpečení nápravového tlaku 22,5 tuny.

K 31. 12. 2000 bylo na I. koridoru ukončeno 15 staveb, osm bylo v realizaci a dvě nebyly zahájeny. Proinvestováno bylo 27,8 mld. Kč. Na II. koridoru byly ukončeny tři stavby, pět bylo v realizaci a u šesti probíhala příprava. Proinvestováno bylo 11,8 mld. Kč.

Na přípravné dokumentaci staveb I. a II. koridoru se podílelo deset zhotovitelů, z nichž dva provedli 75 % zakázek. Na projektech staveb se podílelo šest zhotovitelů, z nichž dva provedli 85 % zakázek. Na realizaci staveb se podílelo deset zhotovitelů, z nichž pět provedlo 78 % zakázek.

2. Tato kontrolní akce navázala na kontrolní akce NKÚ č. 96/29 a č. 98/09, kterými bylo prověřováno plnění stanovených cílů a čerpání finančních prostředků při výstavbě I. a II. koridoru (kontrolní závěry byly zveřejněny ve Věstníku NKÚ – částka 2 ročníku V, a částka 2 ročníku VII). Kontrolními akcemi bylo především zjištěno, že

- nebyla prováděna řádně příprava staveb, zejména geotechnické průzkumy a předprojektová příprava;
- realizace staveb I. a II. koridoru probíhala odchýleně od původně deklarovaných technických řešení a rozsahů prací;
- nebyly dodržovány modely financování koridorů a časové harmonogramy výstavby;
- náklady na realizaci se zvýšily natolik, že již nešlo vycházet z původních závěrů ekonomických analýz, s dopadem na schopnost ČD splácet poskytnuté úvěry.

Touto kontrolní akcí bylo prověřováno dodržování vládou schválených záměrů realizace projektů modernizace I. a II. koridoru, včetně plnění aktualizovaných modelů financování, a hospodárnost a účelnost vynaložených prostředků. Srovnávací analýzou vybraných jednotkových cen prací z nabídek uchazečů na realizaci staveb byly zjišťovány možné úspory investičních nákladů. Dále bylo prověřováno zabezpečení dopravních prostředků k zajištění provozu na koridorech a zajištění údržby již provozovaných úseků.

## II. Zjištění z oblasti plnění stanovených záměrů realizace projektů modernizace I. a II. koridoru

Investiční náklady na realizaci projektů modernizace obou koridorů měly podle modelů financování schválených vládou v letech 1994 a 1996 činit 48,9 mld. Kč. Modernizace I. koridoru měla proběhnout v letech 1993 až 2000 a II. koridoru v letech 1996 až 2003. Tyto záměry, ze kterých vycházel i propočet ekonomické efektivity, včetně návratnosti vložených prostředků, nebyly dodrženy.

Vláda usnesením ze dne 14. 4. 1999 č. 333 vzala na vědomí prodloužení termínu dokončení projektu modernizace I. koridoru o dva roky do roku 2002. Usnesením ze dne 29. 11. 1999 č. 1262 vzala na vědomí prodloužení termínu dokončení projektu modernizace II. koridoru rovněž o dva roky do roku 2005 a odsouhlasila aktualizované modely financování modernizace I. a II. koridoru (tabulka č. 1). Investiční náklady v nich byly zvýšeny na 73 mld. Kč, tj. o téměř 50 %.

Tabulka č. 1 – Modely financování I. a II. koridoru

(v mil. Kč)

	Model financování I. koridoru		Model financování II. koridoru	
	původní	aktualizovaný	původní	aktualizovaný
Úvěry se státní zárukou	12 000	18 250	11 500	16 530
Dotace ze stát. rozpočtu <sup>*)</sup>	9 000	14 810	7 000	18 870
Prostředky fondů EU	1 700	1 700	0	1 100
Úvěry bez státní záruky	1 700	1 740	6 000	0
Celkem investiční náklady	24 400	36 500	24 500	36 500

*\*) Včetně prostředků ze Státního fondu dopravní infrastruktury.*

Hlavní důvody nárůstu investičních nákladů proti původním záměrům především byly:

- Původní náklady neobsahovaly míru inflace v jednotlivých letech výstavby (ta zvýšila náklady u obou koridorů o cca 19 mld. Kč).
- Vyšší míra inflace vlivem prodloužení termínů ukončení modernizace obou koridorů o dva roky.
- Zhoršený technický stav tratí, vyplývající z dlouhodobého zanedbání údržby (z vyhodnocení investičních nákladů 12 zatím nezahájených staveb I. a II. koridoru vyplynulo, že v jejich investičních nákladech bude cca 70 % nákladů vynaloženo na dosažení tzv. normovaného stavu).
- Vyšší rozsah prací, než bylo původně předpokládáno (jde zejména o mimoúrovňová křížení, podchody ve stanicích, bezbariérové přístupy, protihlukové stěny, přeložky komunikací apod.). Důvody byly v nedostatečně provedené předprojektové přípravě, změnách legislativních podmínek a dodatečných požadavcích účastníků územního či stavebního řízení.

### 1. Realizace projektů modernizace I. a II. koridoru neprobíhala podle vládou schválených aktualizovaných modelů financování.

- a) Do konce roku 2000 bylo na financování I. koridoru vyčerpáno o 765 mil. Kč méně prostředků státního rozpočtu (včetně prostředků ze Státního fondu dopravní infrastruktury), než předpokládal aktualizovaný model financování. Tyto prostředky byly přesunuty do let 2001 a 2002. U II. koridoru bylo naopak těchto prostředků vyčerpáno o 172 mil. Kč více.

Proti aktualizovanému modelu financování předpokládá MDS v letech 2001 a 2002 financování výstavby I. koridoru z prostředků fondů Evropské unie navíc ve výši 1 603 mil. Kč.

U některých staveb na I. i II. koridoru nebyl dodržen časový harmonogram jejich realizace. Například:

- Na I. koridoru byl u stavby Praha Bubeneč – Kralupy nad Vltavou posunut termín zahájení z října 2000 na květen 2001 a termín ukončení ze září 2002 na prosinec 2002. U stavby Ústí nad Orlicí – Česká Třebová byl termín ukončení posunut z října 2002 na prosinec 2002.

Tím se termíny realizace řady staveb kumulují do závěru roku 2002 (z deseti nedokončených staveb jich tak má být v listopadu až prosinci 2002 dokončeno sedm) a vzniká riziko nedodržení celkového termínu ukončení výstavby I. koridoru.

- Na II. koridoru se posunuje termín ukončení stavby Otrokovice – Přerov o půl roku do srpna 2003 a u staveb Přerov – Olomouc, Olomouc – Červenka a Zábřeh – Krasíkov v průměru téměř o rok. Realizace se tak kumuluje do posledních dvou let, ve kterých má být dokončeno 70 % staveb.

Rozhodující vliv na posuny termínů mají nedostatky v předprojektové a projektové přípravě, jak je uvedeno v části III. tohoto kontrolního závěru.

- b) Investiční potřeba předložená MDS vládě k odsouhlasení v aktualizovaných modelech financování nezahrnovala náklady, které mají být hrazeny z vlastních zdrojů ČD. Jde především o úroky z úvěrů, náklady na poradenskou a konzultační činnost, náklady na náhradní autobusovou dopravu a další. Investiční náklady jsou ve skutečnosti vyšší než vládou odsouhlasené, u I. koridoru o 4 678 mil. Kč a u II. koridoru o 5 456 mil. Kč.

K 31. 12. 2000 vykázaly ČD jako úhradu z vlastních zdrojů na stavby I. koridoru 2 229 mil. Kč a na stavby II. koridoru 674 mil. Kč. Tyto částky však nebyly v plně

výši uhrazeny ČD, neboť úroky z úvěrů se státní zárukou byly z důvodu realizace státních záruk hrazeny od roku 1998 státním rozpočtem. Do 31. 12. 2000 byly ze státního rozpočtu uhrazeny za ČD úroky z úvěrů poskytnutých na I. koridor ve výši 1 484 mil. Kč (67 % vykázaných vlastních zdrojů) a na II. koridor ve výši 410 mil. Kč (61 % vykázaných vlastních zdrojů).

ČD v žádostech o realizaci státních záruk zaslaných Ministerstvu financí uvedly, že budou schopny plnit své závazky vůči bankám financujícím jejich investice prostřednictvím úvěrů se státní zárukou až od roku 2006 a závazky ke státnímu rozpočtu z realizace záruk v letech 2007 až 2008. Ve svých materiálech však ČD předpokládají, že dlužné částky budou uhrazeny státní organizací Správa železniční dopravní cesty, jejíž vznik je předpokládán v rámci přípravy zákona o akciové společnosti České dráhy.

c) Proti původním záměrům došlo i k vypuštění a redukcí rozsahu staveb. Tím sice byly sníženy investiční náklady, ale na úkor potřeby finančních prostředků v budoucích obdobích.

Z realizace výstavby I. koridoru byly vypuštěny stavby „Rekonstrukce Děčinských tunelů“ a „Rekonstrukce Nelahozeveských tunelů“ v celkovém objemu 1 410 mil. Kč. Přitom v uvedených úsecích je traťová rychlost 100 km/hod. omezena v několika místech až na 60 km/hod. Na odbočné větvi II. koridoru v úseku Přerov – Zábřeh na Moravě bude technický stav trati uveden v podstatě jen do normovaného stavu bez znatelného zkrácení jízdních dob.

Byly redukovány i délky tratí některých staveb. V případě I. koridoru celkem o 20,0 km (včetně 4,1 km z důvodu vypuštění výše uvedených dvou staveb), tj. o 5 %, z toho v období po schválení aktualizovaných modelů financování o 3,5 km. U II. koridoru byla délka zkrácena celkem o 1,3 km, tj. o 0,4 %, z toho po schválení aktualizovaných modelů financování o 2,1 km (u šesti staveb došlo k prodloužení a u pěti ke zkrácení délek).

## 2. Modernizace I. a II. koridoru neprobíhají v celých trasách, proto i po realizaci budou existovat úseky omezující maximální rychlosti, a tím i efektivnost předpokládaných cílů.

a) Projekt modernizace I. koridoru nezahrnuje přestavbu a modernizaci železničních uzlů Děčín, Ústí nad Labem, Praha, Kolín, Pardubice, Choceň, Ústí nad Orlicí, Česká Třebová, Brno a Břeclav a dále úsek Praha Běchovice – Úvaly. U II. koridoru nejsou do projektu zahrnuty uzly Přerov, Ostrava, Bohumín a Olomouc.

Financování projektové přípravy a realizace uvedených železničních uzlů je předpokládáno v rámci investičního programu „Rekonstrukce a modernizace vybraných železničních tratí“. V realizaci je zatím jen stavba

„Rekonstrukce železniční stanice Děčín“ s termínem ukončení v roce 2004. Investiční náklady na přestavbu a modernizaci všech uvedených železničních uzlů jsou ČD odhadovány na 42 mld. Kč.

b) Nejvyšší traťové rychlosti na I. koridoru, především rychlost 160 km/hod., nebudou podle stavu zjištěného v době kontroly z důvodů provozních a místních omezení dostatečně využity. Na jednotlivých úsecích budou nejvyšší projektované traťové rychlosti z hlediska dynamiky jízdy vlakových souprav využity v 75 % jejich délky (v případě souprav s naklápěcími skříněmi bude toto využití 83 %). Rychlost 160 km/hod., která je projektována na 174 km úseků, bude využita jen v 50 % jejich délky (u souprav s naklápěcími skříněmi v 83 % délky).

Důvodem je, že projektované traťové rychlosti není možné současnými vlakovými soupravami vlivem krátké délky těchto úseků dosáhnout. Kromě toho jsou mezi úseky s vyššími rychlostmi vloženy úseky s nižšími rychlostmi, vynucující si brzdění vlakových souprav ještě před plným dosažením projektovaných rychlostí.

## III. Zjištění negativně ovlivňující hospodárnost realizace projektů modernizace I. a II. koridoru

Hospodárnost realizace byla ověřována na třech stavbách I. koridoru a dvou stavbách II. koridoru s celkovými smluvními cenami 8 956 mil. Kč:

- Lovosice – Hrobce (smluvní cena 1 696 mil. Kč),
- Vraňany – Hněvice (smluvní cena 1 214 mil. Kč),
- Poříčany – Kolín (smluvní cena 1 905 mil. Kč),
- Huštěnovice – Otrokovice (smluvní cena 1 843 mil. Kč),
- Moravský Písek – Huštěnovice (smluvní cena 2 298 mil. Kč).

### 1. Realizace jednotlivých staveb se především vlivem nedostatečné předprojektové a projektové přípravy zpozd'ovala.

U všech staveb I. koridoru, které nebyly realizovány v původním časovém harmonogramu, se tak vlivem růstu meziroční inflace zvýšily předpokládané náklady celkem o 3 300 mil. Kč a na II. koridoru celkem o 3 000 mil. Kč. Zpoždění přípravy staveb se pohybuje v rozsahu jednoho roku až dvou let a především je ovlivnily:

a) ČD nepředpokládáné požadavky orgánů státní správy a místní samosprávy vznášené při územních a stavebních řízeních, podmiňující vydání příslušných stavebních povolení. Speciální stavební úřad na drahách (Dražní úřad) mohl podle ustanovení § 120 odst. 2 zákona č. 50/1976 Sb., o územním plánování a stavebním řádu (stavební zákon), ve znění zákona č. 83/1998 Sb., vydat stavební povolení jen se souhlasem místně příslušného stavebního úřadu.

b) Nejasněné koncepce o zadání jednotlivých staveb a z toho vyplývající nedostatečné zadávací podklady

pro obchodní veřejné soutěže na zhotovitele předprojektové a projektové dokumentace. Změny v zadání předprojektové a projektové dokumentace vyvolávaly i závěry odborné komise ČD pro posuzování rozsahu modernizace železničních koridorů (dále jen „komise“). Komise, která byla zřízena v roce 1997 s cílem snížit náklady na realizaci projektu modernizace obou koridorů, na jedné straně snižuje investiční náklady staveb vypouštěním nadbytečných stavebních objektů a provozních souborů, příp. jejich částí, na druhé straně její zásahy vedou k přerušování územních nebo stavebních řízení a přepracování příslušné dokumentace.

Například:

– ČD uzavřely 2. 6. 1995 smlouvu na zhotovení předprojektové dokumentace (zadání) stavby Huštěnovice – Otrokovice v ceně 5 065 tis. Kč, s termínem plnění do 29. 12. 1995. Krátce před termínem plnění rozšířily ČD postupně zadání o rekonstrukci dvou mostů a další práce v celkové ceně 1 590 tis. Kč. Termín plnění tak byl posunut do závěru roku 1996.

Zhotovené zadání stavby ČD schválily 8. 4. 1997, ale již 17. 6. 1997 rozhodla komise o redukcí stavby v rozsahu 190 000 tis. Kč. V důsledku toho muselo být zadání stavby přepracováno a vydáno nové územní rozhodnutí.

Celkem se z výše uvedených důvodů zvýšily náklady na zpracování zadání stavby o 2 550 tis. Kč a prodloužil termín jejího dohotovení o dva roky.

Soutěž na zhotovitele projektové dokumentace stavby byla ČD vyhlášena již v srpnu 1996, přestože nebylo ujasněno a schváleno zadání stavby. Smlouva s vybraným uchazečem s cenou 36 134 tis. Kč byla uzavřena 11. 11. 1996 a termín zpracování byl stanoven do 31. 5. 1997. Vzhledem k následným změnám bylo ke smlouvě uzavřeno 23 dodatků (z toho šest v průběhu realizace stavby), kterými se cena zpracování projektové dokumentace zvýšila o 6 000 tis. Kč a termín zpracování prodloužil o deset měsíců.

V důsledku tohoto stavu musel být posunut i termín zahájení stavby z listopadu 1997 na únor 1999, tj. o 15 měsíců.

– Obdobně v případě stavby Moravský Písek – Huštěnovice byla cena zpracování předprojektové dokumentace z důvodů dodatečných požadavků a změn zvýšena o 1 416 tis. Kč na 7 143 tis. Kč a termín zhotovení prodloužen o více než dva roky z 29. 12. 1995 na 30. 1. 1998. Smlouva na zhotovení projektové dokumentace v ceně 38 828 tis. Kč byla uzavřena před dohotovením předprojektové dokumentace. V důsledku následných změn, včetně redukcí na základě závěrů komise, a doplnění bylo ke smlouvě uzavřeno 16 dodatků (z toho pět v průběhu realizace stavby), kterými se zvýšila cena zpracování projektové dokumentace o 12 389 tis. Kč a termín zpracování prodloužil o 14 měsíců. Termín zahá-

jení stavby tak musel být posunut ze září 1997 na duben 1999, tj. o 19 měsíců.

## 2. Náklady staveb na obou koridorech negativně ovlivňovaly nedostatky v projektové dokumentaci vzniklé z chyb zpracovatelů i zadání ČD a organizační nedostatky ČD.

a) Před zahájením prací na nadjezdech stavby Poříčany – Kolín byla zjištěna vysoká hladina spodní vody a výskyt hnilokalů. Proto musela být provedena dodatečná sanace. Po snesení kolejového roštu bylo zjištěno, že skutečný stav podkladu neodpovídá výsledkům geologického průzkumu. Dále zde byly nalezeny staré základy sloupů trakčního vedení, které bránily provedení zemních prací. V důsledku toho došlo ke zvýšení nákladů stavby o 20 764 tis. Kč.

U této stavby ČD v projektové dokumentaci také schválily navržené podélné odříznutí stávajících přístřešků nástupišť, které bylo ze statických důvodů ne realizovatelné. Proto musela být provedena demolice vrchní části a na stávajících podpěrách postaveno nové zastřešení s dopadem na zvýšení nákladů stavby o 11 718 tis. Kč.

b) U stavby Vraňany – Hněvice bylo při realizaci stavby navíc nutno přeložit kabely, zajistit vodovodní potrubí a odbourat staré římsy v celkové ceně 594 tis. Kč. Tyto práce nebyly z důvodu nedostatečných podkladů ČD zapracovány v projektu stavby.

c) Až při realizaci stavby Lovosice – Hrobce byly zjištěny černé skládky a svah trati zasažený náletovou vegetací. V důsledku toho došlo ke zvýšení nákladů stavby o 513 tis. Kč.

d) U stavby Moravský Písek – Huštěnovice nebyly v projektu zapracovány všechny zabezpečovací kabely z důvodu chybných podkladů ČD. V důsledku toho bylo nutno při realizaci této stavby zabezpečit více práce v ceně 1 593 tis. Kč.

U této stavby schválily ČD v projektové dokumentaci nereálné technické řešení silnoproudých rozvodů. V průběhu realizace proto musel být projekt přepracován a došlo ke zvýšení ceny o 9 881 tis. Kč. Dále ČD odsouhlasily nevhodné umístění trakčního stožáru a zarážedla. Tato zařízení byla po dokončení v důsledku chybného řešení v projektu stavby v kolizi s volným schůdným prostorem. Přemístění stožáru a vybudování nového zarážedla zvýšilo cenu o 789 tis. Kč.

e) U stavby Huštěnovice – Otrokovice měl být podle zadávací dokumentace u dvou stavebních objektů použit násypový materiál z jiných staveb II. koridoru. ČD tento materiál nedodaly, a proto zhotovitel použil nový s dopadem na zvýšení ceny o 25 059 tis. Kč. U dalších dvou objektů byly náklady zvýšeny o 783 tis. Kč z důvodu úpravy nevyhovujícího materiálu dodaného ČD.

3. ČD uhrazovaly zhotovitelům vyšší ceny prací, přestože podle smluvních podmínek neměly být uznány. Ve smlouvách na zhotovení staveb koridorů bylo mj. dohodnuto:

*„Objednavatel nebude uznávat zvýšení ceny PS a SO z důvodu zjištění rozdílu mezi výkazy výměr a výkresovou částí dokumentace projektu, neboť tyto byl povinen zhotovitel prověřit ve své nabídce a jsou součástí ceny díla.“*

*„Zhotovitel nese veškeré náklady a poplatky za zvláštní nebo dočasnou přístupovou cestu, kterou požaduje v souvislosti s přístupem na staveniště nad rámec projektu organizace výstavby.“*

U stavby Huštěnovice – Otrokovice uznaly ČD zhotoviteli vícepráce v celkové ceně 17 164 tis. Kč. Jednalo se o:

- práce a dodávky, které zhotovitel nezahrnul do nabídky z důvodu chybného výkazu výměr (3 000 tis. Kč);
- aritmetické chyby ve výpočtech a nesoulad mezi rozpočtovaným a skutečně vykázaným množstvím odpadů (10 065 tis. Kč);
- dosazení materiálu, který zhotovitel neuvedl v nabídce (1 194 tis. Kč);
- chybné ocenění položek prací zhotovitelem (2 623 tis. Kč);
- zajištění náhradní příjezdové komunikace na staveništi, neboť původní nemohla být z důvodů vybudování protipovodňových zábran použita (282 tis. Kč).

Obdobně ČD odsouhlasily zhotoviteli stavby Moravský Písek – Huštěnovice vícepráce v ceně 1 589 tis. Kč z důvodu rozdílu mezi výkazem výměr a výkresovou částí projektu stavby zjištěných při realizaci a u stavby Vraňany – Hněvice v ceně 3 037 tis. Kč z důvodu chybne zpracovaného výkazu výměr.

4. ČD z prostředků určených pro I. a II. koridor hradily práce nad rámec rozsahu prací pro koridorové stavby vymezeného „Zásadami modernizace vybrané železniční sítě“. Tyto práce měly být hrazeny z vlastních zdrojů nebo je měl hradit jiný investor.

- a) Na stavbě Huštěnovice – Otrokovice bylo jako vícepráce provedeno odstranění havarijního stavu dvou mostů místní komunikace a zajištění hlavní přístupové komunikace na stavební objekt v ceně 1 578 tis. Kč. Dále byly jako vícepráce provedeny úpravy potrubí a odvodnění v ceně 361 tis. Kč. Vícepráce byly ČD schváleny s tím, že je uhradí správce parovodu, který však finanční spoluúčast odmítl a příslušnou smlouvu nepodepsal.
- b) Na stavbě Moravský Písek – Huštěnovice byla realizována silniční komunikace s investičními náklady 12 903 tis. Kč, která přesahuje náplň modernizace koridorů. Silnice má propojovat stávající komunikaci III/4273 s výhledově plánovaným (po roce 2005) ve-

dením silnice I/55 a zohledňovat její mimoúrovňové křížení se silnicí II/427.

Do stavby ČD dále zařadily mostní objekt řešící podjezd plánované silnice I/50, s investičními náklady 69 991 tis. Kč. Stávající most byl z důvodu špatného technického stavu zrušen. Podle schvalovacího protokolu projektu stavby však neměl být financován z prostředků určených pro výstavbu II. koridoru.

V souvislosti s úpravou nástupiště výpravní budovy schválily ČD v rámci projektu stavby výměnu střešní krytiny v ceně 995 tis. Kč. Podle „Zásad modernizace vybrané železniční sítě“ měly být stavební úpravy hrazeny z prostředků na projekt modernizace koridorů jen u části týkající se zabezpečovacího a sdělovacího zařízení a zařízení elektrotechniky, tj. v rozsahu jen jedné třetiny z uvedené částky.

c) U stavby Lovosice – Hrobce byla nad vymezený rozsah prací prováděna úprava silnice v ceně 2 849 tis. Kč, u stavby Poříčany – Kolín silniční komunikace a nadjezdy v ceně 102 905 tis. Kč a u staveb Vraňany – Hněvice a Lovosice – Hrobce byla prodloužována nástupiště v celkové ceně 2 515 tis. Kč.

5. Na další možné rezervy v ocenění jednotlivých staveb I. a II. koridoru ukázala srovnávací analýza cen vybraných druhů prací nabízených uchazeči o veřejné zakázky.

Srovnávací analýze bylo podrobena pět staveb (dvě na I. koridoru a tři na II. koridoru) uvedených v tabulce č. 2. Stavby byly pro každý koridor náhodně vybrány ze staveb zahájených v letech 1999 a 2000 a ze staveb, u nichž byly k dispozici příslušné podklady.

Analýze byly podrobena srovnatelné cenové položky vybraných prací podle nabídek jednotlivých uchazečů o veřejné zakázky (dále jen „uchazeči“). Šlo především o práce na železničním svršku, vyskytující se na všech vybraných stavbách. Jejich podíl na nabídkových cenách vybraných uchazečů činil celkem 2 610 mil. Kč, tj. 25 %. Možné rezervy byly vyhodnoceny ve dvou variantách:

- jako součet rozdílů mezi cenami vybraných uchazečů a nejnižšími cenami vybraných položek zjištěnými z nabídek tří nejlépe umístěných uchazečů v rámci jedné stavby (dolní hranice);
- jako součet rozdílů mezi cenami vybraných uchazečů a průměrnými cenami vybraných položek zjištěnými z nabídek tří nejlépe umístěných uchazečů v rámci všech sledovaných staveb (horní hranice).

Z výsledků srovnávací analýzy vyplynuly v cenách sledovaných položek možné rezervy v rozmezí 515 mil. Kč až 896 mil. Kč, uvedené v tabulce č. 2, tj. 5 % až 9 % nabídkových cen vybraných uchazečů.

Tabulka č. 2 – Možné rezervy v cenách analyzovaných položek

(v mil. Kč)

Stavba	Nabídková cena vybr. uchazeče	Možná rezerva	
		dolní hranice	horní hranice
Vraňany – Hněvice	1 214	195	226
Huštěnovice – Otrokovice	1 874	45	128
Lovosice – Hrobce	1 788	38	83
Otrokovice – Přerov	2 980	178	331
Mor. Písek – Huštěnovice	2 487	59	128
Celkem	10 343	515	896

Na rezervy v cenách staveb ukazuje i to, že vybraní uchazeči u čtyř staveb podrobených srovnávací analýze přistoupili ve smlouvách na snížení nabídkových cen celkem o 402 mil. Kč.

#### IV. Zjištění z oblasti zabezpečení dopravních prostředků pro provoz na I. a II. koridoru

##### 1. ČD nejsou vybaveny dostatečným počtem dopravních prostředků umožňujících efektivní dosažení předpokládaných přínosů z provozu na modernizovaných tratích I. a II. koridoru.

a) ČD nemají třísystémové lokomotivy potřebné pro provoz na koridorových tratích. Proto předpokládají využití lokomotiv slovenských železnic za úplaty. Ty tak budou po dokončení koridorů rozhodujícími hnacími vozidly pro provoz na těchto tratích.

ČD nemají do roku 2005 zajištěno 32 lokomotiv (cca 40 % potřeby), 57 elektrických jednotek (cca 80 % potřeby) a 90 osobních vozů (cca 20 % potřeby) v celkové ceně 15 372 mil. Kč. Nemají zajištěno ani finanční krytí jejich nákupu.

b) Do konce roku 2002, kdy má být ukončen projekt modernizace I. koridoru, nebudou mít ČD k dispozici ani soupravy s naklápečími skříněmi umožňujícími využít rychlosti 160 km/hod. na více úsecích než klasické soupravy. Soupravy s naklápečími skříněmi mají být postupně dodávány až od dubna 2003 do počátku roku 2004.

ČD uzavřely 4. 12. 1995 se sdružením tří dodavatelů smlouvu na dodávku deseti třísystémových sedmivozových jednotek s naklápečími skříněmi v celkové ceně 4 150 mil. Kč s tím, že převzetí první jednotky se mělo uskutečnit do konce roku 1997. Další čtyři jednotky měly být dodány v roce 1999 a zbývajících pět do 31. 5. 2000. Dodatkem ke smlouvě z 21. 3. 1997 byl předmět smlouvy doplněn o zhotovení a instalaci rozšířeného informačního systému pro cestující, cena byla zvýšena na 4 370 mil. Kč a termíny dodávek byly prodlouženy o půl roku. Financování dodávky měly ČD zabezpečeno úvěrem, jehož ručení bylo zajištěno zřízením zástavního práva k dodaným jednotkám.

Závazky ze smlouvy nebyly plněny a z jednání ČD se sdružením dodavatelů vyplynulo, že sdružení nebude schopno jednotky dodat v původním ani v přijatelném náhradním termínu a za cenu akceptovatelnou ČD, které již do 31. 12. 1998 uhradily 705,6 mil. Kč.

Jeden z členů sdružení dodavatelů nabídl, že zabezpečí dodání sedmi jednotek za původní cenu deseti s tím, že uzná všechny zálohy, které již byly ČD zaplacené. Výsledkem řady jednání bylo uzavření dodatku ke smlouvě dne 31. 1. 2000, podle kterého se předmět smlouvy změnil na výrobu a dodávku jen sedmi jednotek za cenu 122,8 mil. EUR, odpovídající ceně původních deseti jednotek. Termín dodávky první jednotky byl stanoven do dubna 2003, dodání druhé do září 2003 a zbývajících vždy do měsíce po ukončení montáže předchozí.

Financující banky další čerpání úvěru podmiňovaly převzetím státní záruky, kterou vláda usnesením ze dne 26. 6. 2000 č. 656, k poskytnutí státní záruky na zajištění financování výroby a dodání sedmi elektrických třísystavových jednotek s výkyvnými skříněmi řady 680 pro státní organizaci České dráhy, schválila.

##### 2. ČD nemají vyřešenu problematiku údržby a oprav jednotek s naklápečími skříněmi ani ostatních nových nebo modernizovaných dopravních prostředků určených pro provoz na koridorech.

Řešení problematiky údržby a oprav jednotek s naklápečími skříněmi bylo ČD ukončeno v roce 1996 ve fázi projektové přípravy. V roce 2000 bylo sice na tyto práce navázáno, ale v době kontroly nebylo o realizaci opravárenské základny rozhodnuto. V řešení je varianta představující výstavbu nové základny s investičními náklady 1 800 mil. Kč a varianta řešící pouze technicko-provozní ošetření a hygienickou údržbu s náklady 700 mil. Kč.

#### V. Zjištění z oblasti údržby a oprav již provozovaných úseků I. a II. koridoru

**Finanční plány a plány opravných prací správ dopravních cest dostatečně nezohledňovaly výsledky kontrolní činnosti prováděné na dopravní cestě.**

Rozpočtem určený objem finančních prostředků nezajišťoval pokrytí potřeb údržby a oprav v návaznosti na výsledky kontrol drážních objektů. V kontrolovaném

období vznikaly problémy v údržbě a opravách především u tunelů a mostů, kdy opravné práce byly odsouvány do budoucích let. Například:

- Od roku 1999 se zhoršuje technický stav tunelu v úseku Skalice nad Svitavou – Brno. Závady, jež mohou být zatím odstraněny běžnou údržbou, předpokládá příslušná správa dopravní cesty odstranit z důvodu nedostatku finančních prostředků až v roce 2002.
- Od roku 1995 se zhoršuje technický stav mostu v úseku Úvaly – Poříčany. Jeho oprava byla zařazena do plánu oprav na rok 1999. Oprava však byla z důvodu nedostatku finančních prostředků přesunuta do roku 2001.

Z výsledků měření trati v úseku Úvaly – Poříčany vyplynulo, že v období od března 1999 do srpna 2000 se zhoršovala geometrická poloha kolejí. V některých úsecích tratě přesáhla hodnotu představující limitní stav, kdy je trať považována za vyhovující pro provoz. Závady na trati byly odstraněny až v druhé polovině roku 2000.

## VI. Vyhodnocení

Hlavními záměry projektů modernizace I. a II. koridoru bylo urychleně realizovat české železniční úseky IV. a VI. panevropského multimodálního koridoru, a tím je napojit na hlavní evropské magistrály. Mezi hlavní cíle patřilo zvýšení cestovní rychlosti v osobní železniční dopravě a spolehlivosti a pravidelnosti v nákladní dopravě.

1. Realizace projektů modernizace I. a II. koridoru je negativně ovlivňována koncepčními nedostatky vzniklými především v letech 1991 až 1994. V přípravných materiálech z těchto let, především ve „Studiích proveditelnosti“ a na ně navazujících „Studiích kapitálových investic“, nebyl objektivně vymezen rozsah prací a byly podhodnoceny potřebné investiční náklady.

Situace v realizaci projektů modernizace obou koridorů se vyhrotila v závěru roku 1998, kdy se začal projevat nedostatek investičních prostředků a docházelo k opoždování realizace jednotlivých staveb. K řešení této situace vláda v listopadu 1999 odsouhlasila navýšení investičních potřeb o téměř 50 % a vzala na vědomí posunutí termínů realizace o dva roky.

Výsledky kontroly ukázaly, že ani údaje pro aktualizaci modelů financování obou koridorů zpracované na základě podkladů ČD a předložené MDS k odsouhlasení vládě nevycházely z objektivního a přesného zjištění potřeb finančních prostředků na dokončení staveb koridorů. Především již v prvním roce po schválení aktualizovaných modelů financování:

- neprobíhalo čerpání finančních prostředků ani realizace staveb podle předloženého časového harmonogramu;
- docházelo k redukci rozsahu staveb s cílem dodržet vládou odsouhlasené finanční prostředky.

Kromě toho investiční potřeba uvedená v aktualizovaných modelech financování nezahrnovala všechny s výstavbou související náklady.

Stav, kdy nejsou závazně a reálně stanoveny věcné a finanční podmínky pro programy modernizace I. a II. koridoru, neumožňuje provádět účinnou kontrolu investora (ČD) a vyvíjet na něj žádoucí ekonomický tlak k hospodárné realizaci.

2. Efektivnost realizace projektů modernizace I. a II. koridoru bude, především pokud jde o využití maximálně možných traťových rychlostí, snižována tím, že modernizace neprobíhá v celých trasách koridorů. Projekty nezahrnují modernizaci některých železničních uzlů a využití projektovaných traťových rychlostí bude v řadě případů omežováno různými místními vlivy. Omezující vliv měl v době kontroly i park dopravních prostředků pro provoz na koridorových tratích. Výraznější zkrácení jízdních dob omezuje také stav v nákupu souprav s naklápěcími skříněmi.

Podstatnému navýšení nákladů na realizaci projektů modernizace I. a II. koridoru tak neodpovídá reálně možné zkrácení jízdních dob.

3. Hospodárnost a náklady vlastní realizace kontrolovaných staveb modernizace I. a II. koridoru byly negativně ovlivňovány především:

- nedostatky v předprojektové přípravě a v projektové dokumentaci;
- zpožděním realizace staveb.

Hlavními příčinami těchto nedostatků byla především nekonceptnost realizace jednotlivých staveb a nedůsledná kontrola projektů stavby ze strany ČD. Konečná řešení staveb jsou pak ve značné míře dopracována až v průběhu jejich realizace. Přitom na nedostatky v předprojektové a projektové přípravě bylo již poukazováno předchozími kontrolními akcemi NKÚ č. 96/129 a 98/09.

ČD hradily z prostředků určených pro I. a II. koridor i práce, které měly být hrazeny z jiných zdrojů, a uhrazovaly zhotovitelům staveb vyšší ceny některých prací, přestože zvyšování cen bylo smluvně vyloučeno.

Nehospodárně nebo neúčelově (nad rámec rozsahu prací vymezeného pro stavby na koridorech „Zásadami modernizace vybrané železniční sítě“) vynaložené finanční prostředky z výše uvedených důvodů představovaly v průměru 3 % ze smluvních cen kontrolovaných staveb.

4. ČD nevyvíjely účinný tlak na snižování cen jednotlivých staveb obou koridorů. V zásadě za limitní byly považovány ceny vycházející z vládou schválených investičních potřeb v aktualizovaných modelech. Srovnávací analýza cenových položek vybraných prací provedená NKÚ na pěti stavbách ukázala, že ve smluvních cenách byly rezervy v rozsahu 5 % až 9 %.