



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:

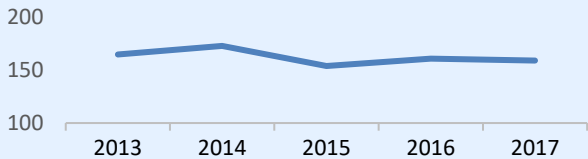
Ministerstvo dopravy (MD),
Státní fond dopravní infrastruktury (SFDI),
Správa železniční dopravní cesty (SŽDC).

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

Kolegium NKÚ na svém XI. jednání, které se konalo dne 27. srpna 2018,
schválilo usnesením č. 5/XI/2018
kontrolní závěr 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

Kontroly 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 ministru dopravy na základě projednání kontrolního závěru z kontrolní akce NKÚ č. 07/25 – *Finanční prostředky určené na zajištění bezpečnosti železničního provozu a cestujících*¹.
- 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	8 041	8 001	7 969	7 961	7 870
z toho na:					
- silnicích I., II. a III. třídy	2 253	2 249	2 243	2 237	2 203
- místních a účelových komunikací	5 788	5 752	5 726	5 724	5 667
z toho zabezpečené:					
- závorami nebo jinou zábranou	1 561	1 569	1 626	1 667	1 717
- jen světelným zařízením	2 182	2 180	2 246	2 356	2 371
- jen výstražnými kříži	4 298	4 252	4 097	3 938	3 782

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

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*).

Akce rekonstrukcí a modernizací přejezdů byly financovány z rozpočtu SFDI, přičemž část z nich byla spolufinancována i z prostředků Evropské unie² (EU). SFDI uzavíral na poskytování prostředků se SŽDC každoročně smlouvy o poskytnutí prostředků³. 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	319,7	219,7	1 076,3	763,1	395,4	2 774,2
z toho						
- prostředky SFDI	299,7	64,7	322,0	763,1	395,4	1 844,9
- prostředky EU	20,0	155,0	754,3	0	0	929,3
Skutečné čerpání	275,0	214,4	1 032,4	727,0	389,0	2 637,8
z toho						
- z prostředků SFDI	275,0	60,5	278,1	727,0	389,0	1 729,6
- z prostředků EU	0	153,9	754,3	0	0	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

Kontroly 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,

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).

³ Ustanovení § 3 zákona č. 104/2000 Sb., o Státním fondu dopravní infrastruktury.

- 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 ministru 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 úroňových 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	165	173	154*	161	159
z toho na přejezdech:					
- se závorami nebo jinou zábranou	15	28	24	29	23
- jen se světelným zařízením	80	82	67	74	74
- jen s výstražnými kříži	70	63	63	58	62
Počet usmrcených osob	23	42	32	44	34
z toho na přejezdech:					
- se závorami nebo jinou zábranou	7	15	11	15	13
- jen se světelným zařízením	12	23	13	24	18
- jen s výstražnými kříži	4	4	8	5	3
Počet zraněných osob	81	74	105	66	80
z toho na přejezdech:					
- se závorami nebo jinou zábranou	13	4	22	13	4
- jen se světelným zařízením	45	45	66	32	49
- jen s výstražnými kříži	23	25	17	21	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 byla Česká republika v přepočtu na jeden milion vlakových kilometrů co do počtu nehod na přejezdech jednou z nejhorších zemí v Evropě. V počtu usmrčených osob na tom byla obdobně jako Německo, které však mělo dvojnásobek železničních přejezdů. V počtu usmrčených 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 dokumentace⁵ 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 porovnání⁶ 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.

⁴ Analýza byla zpracována pro MD Centrem dopravního výzkumu, v. v. i., v roce 2017.

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.

⁶ Jde o orientační porovnání, neboť zadávací řízení porovnávaných akcí proběhla před rokem 2015, od kterého MD uložilo závazné používání oborového třídníku.

- U tří ze čtyř veřejných zakázek⁷ 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 uchazeče⁸:**

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 byly u kontrolovaných 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.

⁷ Veřejné zakázky byly zadávány v otevřených řízeních, hodnotícím 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.

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.

4.2 NKÚ provedl u 15 vybraných položek dodávek a montáží⁹ 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 zkratk

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

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.

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 – Bezručice	2	2011	2016	22,6	22,4
Celkem	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.

Jednotkové ceny vybraných položek dodávek a montáží
(v tis. Kč)

Název položky	M. j.	Vážený průměr ¹	Minimální cena	Maximální cena	OTSKP ²
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	m ³	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.