



## Kontrolní závěr z kontrolní akce

18/21

### Výstavba a modernizace silnic I. třídy

Kontrolní akce byla zařazena do plánu kontrolní činnosti Nejvyššího kontrolního úřadu (dále také „NKÚ“) na rok 2018 pod číslem 18/21. Kontrolní akci (dále také „KA“) řídil a kontrolní závěr vypracoval člen NKÚ Ing. Jan Málek.

Cílem kontroly bylo prověřit, zda jsou plněny záměry výstavby silnic I. třídy, zda systém poskytování peněžních prostředků určených na výstavbu a modernizaci silnic I. třídy zajišťuje účelné a hospodárné využití těchto prostředků a zda byly při realizaci staveb dosaženy stanovené cíle s odpovídajícími náklady.

Kontrola byla prováděna u kontrolovaných osob v období od září 2018 do června 2019. Kontrolováno bylo období od roku 2013 do roku 2018, v případě věcných souvislostí i období předcházející a následující.

#### **Kontrolované osoby:**

Ministerstvo dopravy (dále také „MD“),  
Státní fond dopravní infrastruktury, Praha (dále také „SFDI“),  
Ředitelství silnic a dálnic ČR, Praha (dále také „ŘSD“).

**Kolegium NKÚ** na svém XV. jednání, které se konalo dne 14. října 2019,  
**schválilo** usnesením č. 10/XV/2019  
**kontrolní závěr** v tomto znění:

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

## Klíčová fakta

**69**

silnic I. třídy v České republice

**5 824 km**

délka silnic I. třídy  
včetně dočasně evidovaných úseků  
(stav ke dni 1. 7. 2018)

**46**

staveb silnic I. třídy  
zprovozněných v letech 2013–2018

**17,8 km**

průměrná délka silnic I. třídy  
(nových i modernizovaných)  
ročně zprovozněných v letech 2013–2018

**24,6 mld. Kč**

prostředky vynaložené na výstavbu  
silnic I. třídy v letech 2013–2018

**12 let**

průměrná doba trvání přípravy  
kontrolovaných staveb

**7 (20 %)**

staveb dokončených v termínu uvedeném  
ve strategickém materiálu MD  
(z celkového počtu 35 staveb)

**125 868 079 Kč**

kompensace dodavatelům za přerušení  
či konzervaci staveb po roce 2010

**8 až 12**

obvyklý počet uchazečů v zadávacích  
řízeních na dodavatele stavebních prací

## I. Shrnutí a vyhodnocení

Kontroly byly podrobeny peněžní prostředky vynakládané na výstavbu a modernizaci silnic I. třídy. Kontrola byla zaměřena zejména na plnění záměrů vyplývajících z koncepčních a strategických materiálů MD a na hospodárnost a účelnost peněžních prostředků použitých na financování staveb.

➤ **Koncepční záměry výstavby a modernizace silnic I. třídy nebyly plněny. Nebyly také přednostně realizovány prioritní stavby (stanovené na základě celospolečenské potřeby a efektivnosti vynaložených prostředků), ale postupováno bylo dle investiční připravenosti staveb k zahájení realizace.**

Neplnění koncepčních záměrů bylo především důsledkem zahájení přípravy značného množství staveb v období před ekonomickou krizí, následného nedostatku finančních prostředků na pokračování jejich přípravy a tím nutnosti úsporných opatření, aktualizace projektových dokumentací a opakování správních řízení po obnovení přípravy.

Zastavení realizace vybraných staveb silnic I. třídy mělo negativní vliv nejen na účelnost vynakládaných finančních prostředků (ve smyslu financování výstavby společensky nejpotřebnějších úseků silnic I. třídy), ale také na jejich hospodárnost, neboť **ŘSD muselo dodavatelům stavebních prací vyplatit finanční kompenzace ve výši téměř 126 mil. Kč bez DPH** za přerušení nebo konzervaci staveb.

➤ **Příprava staveb silnic I. třídy** (v období od vydání souhlasného závazného stanoviska k posouzení vlivů provedení záměru na životní prostředí do získání pravomocného stavebního povolení) **trvala v průměru 12 let. Hlavní příčiny dlouhé doby přípravy staveb se nedařilo řešit, vliv přijatých legislativních změn se vzhledem ke krátké době jejich účinnosti ve větší míře dosud neprojevil.**

Jednalo se zejména o problémy ŘSD spojené se získáváním územních rozhodnutí, majetkoprávním vypořádáním pozemků a získáváním stavebních povolení. V kontrolovaném období také doznávaly důsledky nedostatku finančních zdrojů v období po ekonomické krizi, kdy byly omezeny finanční prostředky na přípravu a realizaci staveb.

➤ **Přetrvávaly problémy s převodem silnic I. třídy** (v úsecích, kde byla vybudována souběžně vedená dálnice nebo přeložka silnice I. třídy) **do vlastnictví krajů, případně obcí.**

➤ **Parametry a cíle kontrolovaných staveb silnic I. třídy byly dodrženy. U staveb zadávaných v kontrolovaném období byly stavební náklady o 30 % nižší oproti ŘSD předpokládané hodnotě v zadávacích řízeních na dodavatele stavebních prací.**

Porovnání ocenění vybraných položek jednotkových cen stavebních prací kontrolovaných staveb ukázala, že ceny stanovené závazným podkladem pro oceňování projektů staveb nebyly v kontrolovaném období účinným nástrojem pro hospodárnou realizaci staveb a stanovení předpokládané hodnoty v zadávacích řízeních na výběr dodavatelů stavebních prací.

## II. Informace o kontrolované oblasti

**Silnice I. třídy** jsou veřejně přístupné pozemní komunikace určené zejména pro dálkovou a mezistátní dopravu. Vlastníkem silnic I. třídy je stát.<sup>1</sup> Síť silnic I. třídy je tvořena 69 silnicemi o celkové délce **5 824,240 km** (údaj platný v době kontroly ke dni 1. 7. 2018), a to včetně úseků silnic I. třídy dočasně evidovaných do doby majetkového předání následným vlastníkům (kraje, obce).

Dle údajů ŘSD bylo na výstavbu silnic I. třídy v kontrolovaném období vynaloženo 24,6 mld. Kč vč. DPH, z toho 11,7 mld. Kč z rozpočtu SFDI, 12,6 mld. Kč z prostředků Evropské unie a 0,3 mld. Kč z úvěru poskytnutého Evropskou investiční bankou.

### Vymezení kontrolovaných osob:

- **MD** jako ústřední orgán státní správy odpovídalo za tvorbu dopravní politiky a v rozsahu své působnosti za její uskutečňování, k tomuto účelu zpracovalo koncepční a další strategické materiály. Schvalovalo k financování z rozpočtu SFDI akce týkající se výstavby a modernizace silnic I. třídy. Bylo řídicím orgánem operačních programů *Doprava*.
- **SFDI**, zřízený zákonem č. 104/2000 Sb.,<sup>2</sup> odpovídal za financování akcí týkajících se výstavby a modernizace silnic I. třídy. Byl zprostředkujícím subjektem operačních programů *Doprava*.
- **ŘSD** je státní příspěvková organizace, zřízená MD. Prostřednictvím Generálního ředitelství, dvou závodů a 11 správ vykonávalo veškeré investorské činnosti akcí týkajících se výstavby a modernizace silnic I. třídy. Kontrola u ŘSD byla provedena na Generálním ředitelství a správách Jihlava, Liberec, Olomouc, Ostrava a Pardubice.

## III. Rozsah kontroly

Předmětem kontroly NKÚ byly peněžní prostředky vynakládané na výstavbu a modernizaci silnic I. třídy. Prověřováno zejména bylo, zda:

- byly plněny záměry a priority výstavby silnic I. třídy,
- systém poskytování peněžních prostředků určených na výstavbu a modernizaci silnic I. třídy (včetně způsobu výběru staveb k realizaci) zajišťoval jejich hospodárné a účelné využití,
- byly při realizaci staveb dosaženy stanovené cíle a parametry s odpovídajícími náklady.

Kontrola postupu ŘSD při přípravě a realizaci staveb byla provedena na vzorku 10 staveb, které byly stavebně realizovány v kontrolovaném období let 2013–2018, s celkovými náklady ve výši 8 251,8 mil. Kč vč. DPH (viz příloha č. 1). V rámci těchto staveb bylo vybudováno a modernizováno celkem 41 km silnic I. třídy.

---

<sup>1</sup> Ustanovení § 5 a ustanovení § 9 zákona č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích.

<sup>2</sup> Zákon č. 104/2000 Sb., o Státním fondu dopravní infrastruktury.

## IV. Podrobné skutečnosti zjištěné kontrolou

### 1. Koncepce a stanovení záměrů a priorit výstavby a modernizace silnic I. třídy

**1.1** V roce 2013 byly vládou ČR schváleny dva klíčové národní strategické dokumenty, a to *Dopravní politika ČR pro období let 2014 až 2020 s výhledem do roku 2050* (dále jen „Dopravní politika“), schválena usnesením vlády ze dne 12. 6. 2013 č. 449<sup>3</sup>, a *Dopravní sektorové strategie, 2. fáze* (dále jen „Dopravní strategie“), schváleny usnesením vlády ze dne 13. 11. 2013 č. 850<sup>4</sup>.

V rámci priorit Dopravní politiky byla mj. stanovena jedna z hlavních zásad rozvoje silniční sítě: „Řešení průtahů obcí na tazích s vysokými intenzitami provozu zejména výstavbou obchvatů, a to dle harmonogramu stanoveného v dokumentu *Dopravní sektorové strategie*“. Harmonogram realizace Dopravní strategie pro oblast silniční infrastruktury na roky 2014–2020(23) stanovoval předpokládané náklady a termíny realizace 35 staveb silnic I. třídy, které měly být dokončeny v letech 2014–2023 s předpokládanými stavebními náklady ve výši 46 922 mil. Kč vč. DPH. Pro případ poklesu nabídkových cen, zpoždění přípravy či oslabování kurzu koruny bylo v harmonogramu uvedeno i 39 náhradních staveb s předpokládanými stavebními náklady 53 270 mil. Kč vč. DPH.

V souladu s harmonogramem bylo dokončeno pouze 7 staveb, z toho však 6 staveb<sup>5</sup> bylo v době zpracování harmonogramu již ve fázi stavební realizace anebo ve fázi vysoké připravenosti (vydané stavební povolení, probíhající zadávací řízení na dodavatele stavebních prací) a stavba „I/3 Mirošovice – Benešov, uspořádání 2+1“ představovala stavební úpravy na stávající silnici I/3. **Předpokládané termíny realizace ostatních 28 staveb silnic I. třídy nebyly dodrženy**, ŘSD u nich předpokládalo zpoždění jejich zprovoznění o 1 rok až 11 let. **Důvodem byly problémy v přípravě staveb**, jak je uvedeno dále.

Neplnění předpokládaných termínů realizace staveb tak odsouvalo dosažení přínosů, s nimiž MD kalkulovalo v rámci multikriteriálního hodnocení při stanovení priority realizace staveb v Dopravní strategii.

***Harmonogram realizace Dopravní strategie pro oblast silniční infrastruktury na roky 2014–2020(23)*** MD při aktualizaci Dopravní strategie v roce 2017, schválené usnesením vlády ze dne 27. února 2018 č. 136<sup>6</sup>, zcela vypustilo.

**1.2** NKÚ porovnal výsledné pořadí opatření podle vícestupňového multikriteriálního hodnocení, vyhodnocení potřebnosti jednotlivých obchvatů podle Dopravní strategie a podle předpokladů ŘSD a z tohoto porovnání mj. vyplynulo, že v kontrolovaném období se dlouhodobě nedařilo plnit předpoklady realizace nejvíce prioritních staveb, resp. obchvatů s nejvyšší prioritou. **Nebyly přednostně realizovány prioritní stavby (stanovené na základě**

<sup>3</sup> Usnesení vlády ČR ze dne 12. 6. 2013 č. 449, k *Dopravní politice České republiky pro období let 2014 až 2020 s výhledem do roku 2050*.

<sup>4</sup> Usnesení vlády ČR ze dne 13. 11. 2013 č. 850, o *Dopravních sektorových strategiích, 2. fáze*.

<sup>5</sup> „I/11 Mokré Lazce – hranice okresů Opava, Ostrava“, „I/44 Vlachov – Rájec“, „I/11 Oldřichovice – Bystřice“, „I/11 Nebory – Oldřichovice“, „I/26 Staňkov přeložka“ a „I/37 Chrudim obchvat, úsek Medlešice – I/17“.

<sup>6</sup> Usnesení vlády ČR ze dne 27. února 2018 č. 136, o *Dopravních sektorových strategiích – Aktualizace 2017*.

**celospolečenské potřeby a efektivnosti vynaložených prostředků), ale postupováno bylo dle investiční připravenosti staveb k zahájení realizace.** Realizovány tak byly i méně důležité stavby silnic I. třídy s nižším celospolečenským přínosem.

Jednalo se především o důsledek zahájení přípravy značného množství staveb v období před ekonomickou krizí a před zpracováním závazného koncepčního materiálu, který by z dlouhodobého pohledu vymezoval priority a naléhavost realizace staveb při zohlednění reálných zdrojů financování. Tuto funkci měla splnit až Dopravní strategie schválená vládou v roce 2013.

ŘSD k tomu uvedlo, že striktní realizace staveb v pořadí podle jejich prioritizace stanovené v Dopravní strategii by u staveb s vyšším pořadovým číslem znamenala pozastavení jejich probíhající přípravy s důsledkem pozbytí platnosti již vydaných stanovisek, územních rozhodnutí, stavebních povolení a nutnosti aktualizace projektových dokumentací atp.

## 2. Příprava staveb

**2.1 Příprava staveb silnic I. třídy** (v období od vydání souhlasného závazného stanoviska k posouzení vlivů provedení záměru na životní prostředí do získání pravomocného stavebního povolení) **trvala v průměru 12 let.** Toto zjištění vychází z kontroly staveb uvedených v příloze č. 1.

U některých staveb, které se v době kontroly NKÚ nacházely ve fázi přípravy, trvala tato etapa i více než 15 let a stále nebyla ukončena. **Hlavní příčinou prodlužování přípravy staveb byly problémy ŘSD spojené se získáváním územních rozhodnutí, majetkoprávním vypořádáním pozemků a získáváním stavebních povolení.** Například:

- Pro stavbu „I/14 Nové Město nad Metují přeložka“ bylo souhlasné závazné stanovisko EIA<sup>7</sup> vydáno v březnu 1997, územní rozhodnutí vydané v březnu 2010 krajský úřad na základě podaných odvolání v srpnu 2010 zrušil a územní řízení bylo přerušeno k doplnění podkladů. Přípravu komplikovaly námitky proti vedení přeložky a obtížná protihluková ochrana. Alternativní trasy, ověřené studií v roce 2016, se dle ŘSD ukázaly jako neprůchodné. V únoru 2018 vydal městský úřad usnesení, kterým územní řízení zastavil. O další přípravě stavby mělo být rozhodnuto dle výsledku veřejného referenda konaného v říjnu 2018; v něm byla občany odmítnuta stavba přeložky v trase připravované ŘSD. Příprava stavby trvala v době kontroly NKÚ 22 let a byla v podstatě na začátku. ŘSD předpokládalo možné zahájení stavby až v roce 2028.
- Pro stavbu „I/3 Olbramovice přeložka“ bylo souhlasné závazné stanovisko EIA vydáno v dubnu 1998 a územní rozhodnutí v listopadu 2004. V době kontroly NKÚ trvala příprava stavby 21 let, majetkoprávní vypořádání pozemků nebylo ukončeno, ŘSD mělo vykoupeno 98 % pozemků, zbývající pozemky byly vyvlastněny v září 2017, proti rozhodnutí o vyvlastnění bylo podáno odvolání, po jeho zamítnutí krajský soud na základě podané žaloby rozhodnutí o vyvlastnění zrušil a řízení vrátil zpět stavebnímu úřadu. Stavební povolení vydané na hlavní trasu v srpnu 2018 bylo napadeno několika odvoláními, a nenabýlo tak právní moci.

---

<sup>7</sup> Environmental Impact Assessment (EIA) – posuzování vlivů záměru na životní prostředí podle zákona č. 244/1992 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí, resp. podle zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí a o změně některých souvisejících zákonů (zákon o posuzování vlivů na životní prostředí).

- Pro stavbu „I/11 Doudleby nad Orlicí obchvat“ bylo souhlasné závazné stanovisko EIA vydáno v lednu 1999, územní rozhodnutí nabylo právní moci v březnu 2006, od roku 2011 probíhaly výkupy pozemků. V době kontroly NKÚ trvala příprava stavby 20 let, vykoupeno bylo 90 % potřebných pozemků a probíhala čtyři vyvlastňovací řízení. Žádost o vydání stavebního povolení podalo ŘSD v březnu 2019.
- Pro stavbu „I/12 Běchovice – Úvaly“ bylo souhlasné závazné stanovisko EIA vydáno v červnu 2003. Územní rozhodnutí vydané v prosinci 2009 bylo na základě podaných odvolání v březnu 2011 zrušeno a vráceno k novému projednání. Stavební úřad vyzval v květnu 2011 ŘSD k doplnění podkladů, lhůta pro doplnění byla opakovaně prodlužována, v prosinci 2017 bylo územní řízení ukončeno. V době kontroly NKÚ trvala příprava stavby 16 let a nacházela se v podstatě stále ve fázi územního řízení.
- U stavby „I/46 Šternberk – obchvat“ bylo v únoru 2004 ukončeno zjišťovací řízení se závěrem, že stavba nebude posuzována podle zákona č. 100/2001 Sb.<sup>8</sup> Územní rozhodnutí bylo vydáno v prosinci 2011, v prosinci 2014 bylo vydáno rozhodnutí o prodloužení jeho platnosti o dalších 5 let, které bylo napadeno kvůli procesnímu pochybení. Krajský soud a Nejvyšší správní soud svými rozsudky pochybení potvrdily, rozhodnutí bylo zrušeno a vráceno zpět k projednání. V době kontroly NKÚ trvala příprava stavby 15 let a nacházela se v podstatě stále ve fázi územního řízení.
- U stavby „I/55 Břeclav obchvat“ bylo v prosinci 2003 ukončeno zjišťovací řízení se závěrem, že stavba nebude posuzována podle zákona č. 100/2001 Sb., územní rozhodnutí bylo vydáno v dubnu 2007. Stavba prochází územím soustavy Natura 2000<sup>9</sup>. Proti rozhodnutí o stanovení kompenzačních opatření vydanému v září 2015 bylo podáno odvolání k Ministerstvu životního prostředí a žaloba ke krajskému soudu, který toto rozhodnutí v dubnu 2017 zrušil a nařídil projednání dopadů stavby na životní prostředí. Na základě podané kasační stížnosti zrušil v dubnu 2018 Nejvyšší správní soud rozhodnutí krajského soudu a potvrdil vydané rozhodnutí o stanovených kompenzačních opatřeních. Majetkoprávně vypořádáno bylo 62 % pozemků, probíhala 4 vyvlastňovací řízení, vypořádání některých pozemků komplikovaly exekuce, dědická řízení a duplicitní vlastnictví. Příprava stavby trvala v době kontroly NKÚ více než 15 let a ŘSD předpokládalo vydání stavebního povolení v roce 2021.

U většiny kontrolovaných staveb (viz příloha č. 1) ovlivnil dobu přípravy také nedostatek finančních zdrojů v období po ekonomické krizi, kdy byly omezeny finanční prostředky na přípravu staveb, zejména na majetkoprávní vypořádání (výkupy pozemků), zpracování projektových dokumentací apod. Příprava staveb se tak neúměrně prodlužovala, jak je uvedeno dále v bodě č. 7.

**2.2 K urychlení přípravné fáze staveb bylo v kontrolovaném období přijato několik opatření,** mj. novela stavebního zákona<sup>10</sup> účinná od 1. 1. 2018, kterou byla mj. zavedena možnost společného územního a stavebního řízení s vydáním společného povolení, a novela zákona

<sup>8</sup> Zákon č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí a o změně některých souvisejících zákonů (zákon o posuzování vlivů na životní prostředí).

<sup>9</sup> Celistvá evropská soustava území se stanoveným stupněm ochrany, která je na území České republiky tvořena vymezenými ptačími oblastmi a vyhlášenými evropsky významnými lokalitami (ustanovení § 3 odst. 1 písm. r) zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny).

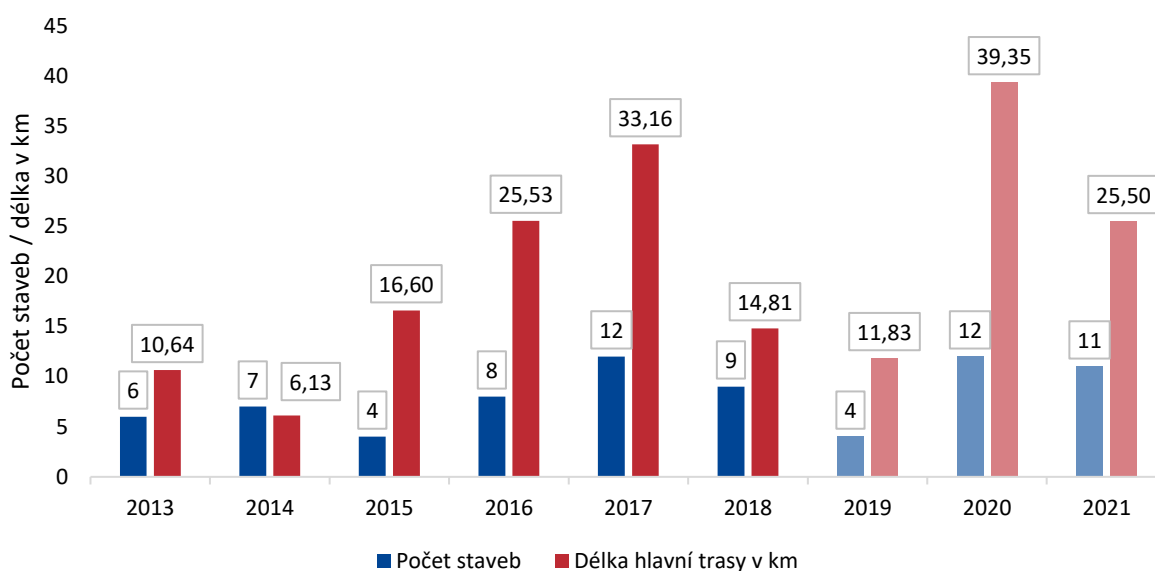
<sup>10</sup> Zákon č. 183/2006 Sb., o územním plánování a stavebním řádu (stavební zákon).

č. 416/2009 Sb.<sup>11</sup> účinná od 31. 8. 2018, kterou bylo mj. zavedeno pro vybrané stavby tzv. mezitímní rozhodnutí, které umožní v případě, že podmínky pro vyvlastnění jsou splněny (s výjimkou určení výše náhrady za vyvlastnění), potřebné pozemky vyvlastnit a spor o výši náhrady vést až poté. Spor o výši náhrady by tak neblokoval vydání stavebního povolení. **Vzhledem ke krátké době účinnosti obou novelizovaných zákonů se pozitivní vliv těchto změn ve větší míře do doby ukončení kontroly NKÚ neprojevil.**

ŘSD využívalo zejména ustanovení § 184a stavebního zákona, které umožňuje požádat o vydání stavebního povolení bez dokončení majetkoprávního vypořádání pozemků. Plánované časové úspory však nebylo dosaženo, neboť **souběh majetkoprávní přípravy a správních řízení problémy prodlužování přípravy staveb nevyřešil, jen je přesunul do stavebního řízení.**

### 3. Realizace staveb

**3.1** Počty staveb a délky vybudovaných nebo modernizovaných silnic I. třídy zprovozněných v letech 2013–2018, vč. střednědobého výhledu ŘSD do roku 2021, uvádí následující graf.



**Zdroj:** podklady ŘSD.

**Pozn.:** Zprovoznění stavby „I/16 Slaný – Velvary“ v délce 12,88 km je zobrazeno až v roce 2020, část stavby (I. etapa – obchvat Slaného v délce 6,70 km) předpokládá ŘSD zprovoznit koncem roku 2019. Roky 2019–2021 značí předpoklad ŘSD.

**3.2** V kontrolovaném období se u staveb v realizaci také projeví důsledky omezení finančních prostředků související s ekonomickou krizí. Na základě usnesení vlády ze dne 25. 8. 2010 č. 617<sup>12</sup> došlo k zastavení realizace (resp. zpomalení či konzervaci) vybraných staveb dopravní infrastruktury. Jednalo se o stavby, u nichž byla podepsána smlouva s dodavatelem stavebních prací, případně i zahájeny stavební práce.

<sup>11</sup> Zákon č. 416/2009 Sb., o urychlení výstavby dopravní, vodní a energetické infrastruktury a infrastruktury elektronických komunikací.

<sup>12</sup> Usnesení vlády ČR ze dne 25. 8. 2010 č. 617, k dopadům sníženého výdajového rámce na investiční výstavbu v letech 2010 a 2011.



ŘSD muselo dodavatelům stavebních prací, kteří se nevzdali finančních nároků za přerušení prací a konzervaci stavby, uhradit náklady v celkové výši 125 868 078,74 Kč bez DPH. V této částce nejsou zahrnuty dodatečné náklady na stavby silnic I. třídy, které nemohly být zahájeny z důvodu nezajištění pravomocných stavebních povolení (viz bod 4.1).

#### 4. Zadávací řízení na dodavatele stavebních prací

**4.1 Zahájení zadávacího řízení a uzavření smlouvy s dodavatelem stavebních prací v době, kdy ŘSD nemělo pro stavby k dispozici pravomocná stavební povolení** (ve všech níže uvedených příkladech se jednalo o smlouvy uzavřené **před rokem 2013**), **byly faktory, které měly v kontrolovaném období dopad na hospodárnost vynakládaných prostředků a zvýšení nákladů staveb.** ŘSD muselo dodavatelům stavebních prací, kteří se nároku nevzdali, uhradit finanční kompenzace (vzniklé v důsledku opožděného zahájení stavebních prací) v celkové výši 46 504 748,94 Kč vč. DPH. Tato částka nebyla konečná, neboť nároky zhotovitelů u dvou staveb nebyly v době kontroly NKÚ finálně vypořádány. Například:

- Pro stavbu „I/37 Chrudim obchvat úsek Medlešice – I/17“ byla smlouva o dílo uzavřena v březnu 2010, stavební práce byly zahajovány postupně od března 2013 a zhotovitel z tohoto důvodu uplatnil nároky v celkové výši 32 455 595 Kč bez DPH. ŘSD tyto nároky rozporovalo, na základě znaleckého posudku pak v roce 2016 ŘSD uhradilo zhotoviteli 15 589 016,85 Kč vč. DPH.
- Pro stavbu „I/11 Ostrava Prodloužená Rudná – hranice okr. Opava“ byla smlouva o dílo uzavřena v říjnu 2009, pokyn k zahájení stavebních prací byl vydán v říjnu 2012, poté probíhala realizace stavebních prací v omezeném rozsahu s ohledem na postupně získávaná pravomocná stavební povolení. V listopadu 2017 ŘSD převzalo dokončenou část hlavní trasy, kterou nebylo možné zprovoznit, protože zbývající část v úseku km 14,486–14,900 nebyla ani po 10 letech od uzavření smlouvy dokončena z důvodu neukončeného vyvlastnění věcných břemen práva chůze a jízdy přes pozemky ŘSD. Zhotovitel vyčíslil finanční nároky z důvodu chybějících stavebních povolení na částku 42 759 077 Kč bez DPH, tato výše byla stanovena jako maximální. Do doby kontroly NKÚ byly postupně uhrazeny nároky v částce 19 302 056,15 Kč vč. DPH.
- Pro stavbu „I/37 Březhrad – Opatovice“ byla smlouva o dílo uzavřena v květnu 2009, stavební práce probíhaly od dubna 2010 v omezeném rozsahu vzhledem k postupnému předávání staveniště v návaznosti na získaná pravomocná stavební povolení. Zhotovitel uplatnil nároky, které ŘSD na základě uzavřené dohody o částečném vypořádání nároků uhradilo v prosinci 2014 ve výši 11 613 675,94 Kč vč. DPH.
- Pro stavbu „I/50 Nesovice křižovatka“ byla smlouva o dílo uzavřena v únoru 2010, stavební práce byly zahájeny v červenci 2012 a stavba zprovozněna v červnu 2014. Zhotovitel vůči ŘSD, které nezajistilo včas příslušná stavební povolení, uplatnil nároky ve výši 3 046 097,53 Kč s DPH. ŘSD jednalo se zhotovitelem o vypořádání nároků, do doby kontroly NKÚ nebyla dohoda uzavřena.

**4.2 MD s účinností od ledna 2013 přijalo opatření, jímž stanovilo povinnost ŘSD zahajovat zadávací řízení na dodavatele stavebních prací až po získání pravomocného stavebního povolení** na hlavní trasu silnice, výjimku z tohoto pravidla mohl povolit ministr dopravy. V září 2015 MD toto opatření upravilo tak, že stanovilo podmínky, při jejichž splnění mohlo být zahájeno zadávací řízení před získáním pravomocného stavebního povolení. Jednou z nich

bylo, že ŘSD nemůže podepsat smlouvu na plnění veřejné zakázky, nemá-li pravomocné stavební povolení. Výjimku z těchto podmínek mohl povolit 1. náměstek ministra dopravy.

V kontrolovaném období ŘSD zahájilo 10 z 35 zadávacích řízení na dodavatele stavebních prací výstavby a modernizace silnic I. třídy před získáním pravomocného stavebního povolení na hlavní trasu silnice. V 8 případech ŘSD smlouvu s dodavatelem stavebních prací uzavřelo až po nabytí právní moci stavebního povolení, ve zbývajících dvou případech byl postup následující:

- Pro stavbu „I/21 Nová Hospoda – Kočov, přeložka 2. stavba“ uzavřelo ŘSD smlouvu s dodavatelem stavebních prací v říjnu 2017, přičemž stavební povolení bylo vydáno v listopadu 2017 a právní moci nabylo v lednu 2018. ŘSD tímto postupem nesplnilo výše uvedenou podmínku ani nepožádalo o udělení výjimky. Dopady na finanční parametry stavby nebyly zjištěny.
- Pro stavbu „I/19 Chýnov“ požádalo ŘSD o udělení výjimky, kterou 1. náměstek ministra dopravy udělil v září 2018 s tím, že smlouva o dílo musí obsahovat podmínky týkající se možnosti ŘSD odstoupit od smlouvy a vzdání se nároků zhotovitele v podobě výrobních a správních režii v případě, že ŘSD nezíská pravomocné stavební povolení na hlavní trasu. ŘSD smlouvu uzavřelo v říjnu 2018, zároveň s dodatkem, kterým výše uvedené podmínky zapracovalo. Z dodatku však vyplývá, že od 1. června 2019 do doby nabytí právní moci stavebních povolení bude ŘSD povinno uhradit zhotoviteli nároky na dodatečnou platbu v rozsahu nákladů na bankovní záruku a pojištění, přičemž tyto nároky se obvykle pohybují v řádu desítek tisíc Kč za měsíc. Přesnou částku takto nevhodně vynaložených prostředků tak bude možné vyčíslit až po získání pravomocného stavebního povolení nebo po ukončení smlouvy se zhotovitelem. V době kontroly NKÚ trvala příprava stavby (od vydání souhlasného závazného stanoviska EIA v červnu 1999) 20 let, vydaná stavební povolení byla po podaném odvolání zrušena a vrácena k novému projednání.

**4.3** Průměrná doba trvání zadávacího řízení staveb silnic I. třídy činila 9,5 měsíce. U 6 veřejných zakázek zadávaných v užším řízení činila 16 měsíců, u 29 veřejných zakázek zadávaných v otevřeném řízení 8 měsíců. Mezi hlavní důvody dlouhé doby trvání zadávacích řízení patřilo značné množství dotazů dodavatelů, s čímž souviselo množství dodatečných informací poskytovaných ŘSD, úprav zadávací dokumentace a prodlužování lhůt pro podání nabídek, a chybějící pravomocná stavební povolení u některých veřejných zakázek, kde z důvodu nemožnosti uzavřít smlouvu ŘSD odkládalo rozhodnutí zadavatele o výběru nejvhodnější nabídky. V jednom případě, u stavby „I/68 Třanovice – Nebory“, tento postup vedl ke zrušení zadávacího řízení, neboť po téměř dvou letech od jeho zahájení vybraný uchazeč i uchazeči, kteří se umístili jako 2. a 3. v pořadí, odmítli uzavřít smlouvu. ŘSD pak zahájilo v říjnu 2018 nové zadávací řízení.

## 5. Racionalizace silniční infrastruktury

Dle Dopravní strategie představovala racionalizace zvyšování hospodárnosti provozování dopravní infrastruktury, zejména pak rozsahu dopravní sítě, kterou stát vlastní a musí ji spravovat a udržovat. V kontrolované oblasti se jedná o stávající silnice I. třídy, kde byla nebo bude paralelně vybudována dálnice, případně přeložka silnice I. třídy.

Délka sítě silnic I. třídy činila 5 824,240 km, a to včetně cca **182 km** úseků silnic I. třídy, které ŘSD v době kontroly NKÚ dočasně evidovalo do doby majetkového předání následným

vlastníkům (kraje, obce) a vydání rozhodnutí krajským úřadem o zařazení úseku silnice do nižší třídy (II., III. třída) nebo obecním úřadem o zařazení do sítě místních komunikací. V těchto úsecích stát vlastní dvě souběžné pozemní komunikace. Například na silnici I/16 se jednalo o úsek I/16H Velvary – Nová Ves v délce 4,745 km a na silnici I/18 o úsek I/18H Příbram – Dubno v délce 2,394 km. Pro tyto úseky nebyly krajem podepsány smlouvy o budoucí darovací smlouvě, které jsou potřebné pro rozhodnutí MD o vyřazení silnice ze sítě silnic I. třídy.

Úkoly uvedené v Dopravní strategii, které měly za cíl vyřešit problematiku převodu úseků silnic I. třídy, se do doby kontroly nepodařilo splnit. Kraje a obce odmítají převáděné silnice I. třídy převzít s odkazem na nedostatek finančních prostředků na jejich údržbu. Tento stav je způsoben dlouhodobě nevyjasněnou finanční politikou, kdy nadále **nebylo přijato systémové řešení financování silnic II. a III. třídy.**

## 6. Hospodárnost realizace staveb silnic I. třídy

**6.1** Jako závazný podklad pro oceňování stavebních prací na pozemních komunikacích stanovilo MD *Oborový třídník stavebních konstrukcí a prací* (dále jen „OTSKP“). Ocenění dle OTSKP mělo mj. sloužit pro stanovení předpokládané hodnoty veřejné zakázky na dodavatele stavebních prací a ke kalkulaci dodatečných prací v průběhu realizace stavby. Aktualizaci expertních cen OTSKP zajišťoval SFDI.

NKÚ provedl porovnání jednotkových cen 50 vybraných položek OTSKP (aktualizovaného v dubnu 2018) s jednotkovými cenami uvedenými v databázi (viz příloha č. 2) vytvořené na základě 23 nabídek, které předložili uchazeči v rámci osmi zadávacích řízení v letech 2013–2018 na výběr dodavatele stavebních prací.

U těchto 50 položek byl na základě jejich ocenění jednotlivými uchazeči vypočten vážený průměr, který respektuje významnost položky na základě jejího množství. Z provedeného porovnání vyplývá, že jednotkové ceny stanovené v ocenění OTSKP byly nadhodnocené. U 38 položek, tj. 76 % porovnávaných, bylo ocenění v OTSKP vyšší o více než 10 %. Vybrané příklady rozdílů jsou uvedeny v příloze č. 3.

Podle NKÚ nebyla tato cenová databáze účinným nástrojem pro hospodárnou realizaci staveb a stanovení předpokládané hodnoty v zadávacích řízeních na výběr dodavatelů stavebních prací. Jak bylo výše uvedeno, ocenění dle OTSKP sloužilo také ke kalkulaci dodatečných prací v průběhu realizace stavby, a to v případě, že dodatečně zařazované položky prací nebyly uvedeny v původní nabídce uchazeče. Ocenění dle OTSKP tak nevytvářelo dostatečný tlak na hospodárnou realizaci staveb.

**6.2** Ceny vybraných (vítězných) uchazečů v 17 ze 33 dokončených zadávacích řízení na dodavatele stavebních prací výstavby a modernizace silnic I. třídy, která ŘSD zahájilo v letech 2013–2018, byly o více než 30 % nižší oproti předpokládané hodnotě, konkrétně o 30,3 % až 48,5 %. Pozitivně se projevil vyšší počet uchazečů o veřejné zakázky, který se u těchto zadávacích řízení obvykle pohyboval mezi 8–12. Dle sdělení ŘSD byla nižší cenová úroveň nabídek důsledkem přebytku volných kapacit na trhu stavebních prací.

## 7. Zjištění z kontrolovaných staveb silnic I. třídy

U kontrolovaných staveb byly zjištěny nedostatky, resp. problémy, které měly negativní dopad na hospodárnost nákladů staveb a na dobu trvání přípravy a realizace staveb. Často však šlo o důsledky chyb a problémů v přípravě staveb, které vznikly před rokem 2013. Vybraná zjištění jsou uvedena v následujících bodech 7.1 až 7.10.

### 7.1 Stavba I/34 Božejov – Ondřejov – Pelhřimov

- Stavební řízení na část stavby „I/34 Božejov – Ondřejov“ bylo na 9 měsíců přerušeno mj. z důvodu nedokončeného majetkoprávního vypořádání pozemků.
- Platnost stavebních povolení vydaných v letech 2009 a 2011 musela být opakovaně prodlužována, ŘSD nemohlo zahájit realizaci stavby z důvodu nedostatku finančních prostředků.
- Navýšení nabídkové ceny o část víceprací v hodnotě 15 356 347,06 Kč bez DPH (18 581 179,94 Kč včetně DPH) vzniklo v důsledku chyb v projektové dokumentaci pro provádění stavby, která byla součástí zadávací dokumentace, zjištěných při realizaci stavby.
- ŘSD v rozporu s ustanovením zákona č. 183/2006 Sb.<sup>13</sup> umožnilo užívání stavby po datu pozbytí platnosti rozhodnutí o povolení předčasného užívání stavby, které bylo uděleno do 30. 11. 2018, a nepožádalo o jeho prodloužení ani o vydání kolaudačního souhlasu. ŘSD v době kontroly NKÚ připravovalo žádost o vydání kolaudačního souhlasu.

### 7.2 Stavba I/34 Rouštany – Pohled

- Platnost stavebních povolení vydaných v roce 2009 musela být opakovaně prodlužována, ŘSD nemohlo zahájit realizaci stavby z důvodu nedostatku finančních prostředků.
- Zhotovitel nedodržel stanovený termín zprovoznění stavby, stavba byla zprovozněna o 10 dní později a ŘSD za to vyměřilo v souladu se smlouvou zhotoviteli smluvní pokutu ve výši 2 800 000 Kč a na základě neuhrazení této pokuty ve stanoveném termínu (a po zamítnutí požadavku zhotovitele na posunutí splatnosti pokuty) také úroky z prodlení. Smluvní pokuta byla zhotovitelem uhrazena dne 13. 5. 2019. Dodržen nebyl ani prodloužený termín dokončení stavby do 1. 4. 2019, k tomuto datu nebyly předány některé stavební objekty, ŘSD na základě skutečného termínu dokončení předpokládalo uplatnění smluvní pokuty.

### 7.3 Stavba I/9 obchvat Dubá

- ŘSD uzavřelo smlouvu s dodavatelem stavebních prací dne 14. 7. 2010, přestože k tomuto datu ani nepodalo stavebnímu úřadu žádost o vydání stavebního povolení (důvodem bylo nedokončené majetkoprávní vypořádání pozemků). Realizace stavebních prací byla zahájena v srpnu 2014, tj. 4 roky po uzavření smlouvy.
- ŘSD v rozporu s ustanovením § 13 odst. 1 zákona č. 137/2006 Sb.<sup>14</sup> při zahájení zadávacího řízení v listopadu 2008 stanovilo předpokládanou hodnotu ve výši 495 194 000 Kč včetně DPH, přestože dle výše uvedeného ustanovení je při stanovení předpokládané hodnoty vždy rozhodná cena bez DPH.
- ŘSD v rozporu s ustanovením § 82 odst. 1 zákona č. 137/2006 Sb. uzavřelo dne 14. 7. 2010 smlouvu s vybraným uchazečem před uplynutím lhůty pro podání námitek proti rozhodnutí o výběru nejnižší nabídky.

<sup>13</sup> Ustanovení § 119 odst. 1 zákona č. 183/2006 Sb., o územním plánování a stavebním řádu (stavební zákon).

<sup>14</sup> Zákon č. 137/2006 Sb., o veřejných zakázkách.

- ŘSD v rozporu s ustanovením § 82 odst. 5 zákona č. 137/2006 Sb. neoznámilo bez zbytečného odkladu informaci o uzavření smlouvy uchazečům, s nimiž bylo možné uzavřít smlouvu; oznámení odeslalo až 29. 7. 2011, tj. o více než rok později.
- Některé změny během výstavby a s nimi související zvýšení nákladů byly vyvolány postupným získáváním pravomocných stavebních povolení až po uzavření smlouvy s dodavatelem stavebních prací, nedokončeným majetkoprávním vypořádáním pozemků a nezajištěním všech nezbytných přístupů na pozemky potřebné pro stavbu. Náklady takto vyvolaných změn činily více než 20 mil. Kč bez DPH, přesnou částku nebylo možné z dokladů stanovit.
- ŘSD do doby kontroly NKÚ nepodalo žádost o kolaudační souhlas z důvodu chybějícího geometrického zaměření obchvatu, které nelze provést z důvodu nedokončení komplexní pozemkové úpravy pro nesouhlas jednoho z účastníků řízení a žalobu podanou ke krajskému soudu.

#### **7.4 Stavba I/14 Kunratice – Jablonec n. N.**

- Z důvodu nedokončeného majetkoprávního vypořádání pozemků musela být prodloužena platnost územního rozhodnutí vydaného v červnu 2010.
- Vydání stavebních povolení bylo komplikováno mj. zánikem platnosti rozhodnutí o trvalém odnětí pozemků určených k plnění funkcí lesa z července 2010 a nutností doložení nového rozhodnutí a námitkami a odvoláními účastníka stavebního řízení.
- Jedna ze změn během výstavby, představující navýšení ceny stavby o 773 098,24 Kč bez DPH, byla způsobena zahájením zadávacího řízení v únoru 2015 před získáním pravomocného stavebního povolení pro hlavní trasu silnice v říjnu 2015. Touto změnou musela být zapracována jedna podmínka vydaného stavebního povolení, která nebyla v zadávací dokumentaci uvedena.
- Stavba byla zprovozněna v červnu 2018, v době kontroly NKÚ nebyl vydán kolaudační souhlas.

#### **7.5 Stavba I/55 MÚK s ČD Přerov – Předmostí**

- Dokumentace pro územní rozhodnutí byla zpracována již v roce 2002, v letech 2002–2013 byl rozsah stavby několikrát redukován a aktualizován.
- Ekonomická efektivnost této stavby je závislá na dlouhodobě připravovaném obchvatu města dálnicí D1 v úseku Říkovice – Přerov, po zprovoznění obchvatu se přínosy stavby významně sníží (značnou část dopravní zátěže převezme dálnice D1).
- V listopadu 2009 zahájené zadávací řízení na zhotovení dokumentace pro stavební povolení ŘSD zrušilo z důvodu nedostatku finančních prostředků na plnění této veřejné zakázky.
- Žádost o změnu územního rozhodnutí, kterou ŘSD podalo v únoru 2013, nebyla úplná, stavební úřad řízení přerušil a stanovil k doplnění podkladů lhůtu do června 2013. Žádost neobsahovala úplný a správný seznam dotčených pozemků k umístění stavby, z podkladů nebylo zřejmé, co mělo být předmětem řízení o změně, přiložená projektová dokumentace nespĺňovala náležitosti aktuálního stavu v území a neobsahovala údaje o splnění požadavků dotčených orgánů atd. Lhůta pro doplnění podkladů musela být opakovaně prodloužována, mj. z důvodu získání dalších podkladů, které vyplynuly z požadavků obsažených ve vyjádřeních a stanoviscích dotčených orgánů. Podklady byly doplněny v září 2014, kdy stavební úřad oznámil zahájení územního řízení. Rozhodnutí o změně územního rozhodnutí bylo vydáno v listopadu 2014 a právní moci nabylo v prosinci 2014.
- Stavební práce byly zahájeny v srpnu 2018, v říjnu 2018 požádal zhotovitel o provedení změny během výstavby z důvodu chyby v soupisu prací zadávací dokumentace, kde byla

uvedena 1 chatka k demolici, zatímco po zahájení realizace stavby bylo zjištěno 10 chatek. Zhotovitel projektové dokumentace neprovedl podrobný průzkum pro potřeby zpracování výkazu výměr; evidenci jediné chatky zdůvodnil hustým porostem a nemožností přístupu na pozemky.

#### **7.6 Stavba I/44 Červenohorské sedlo jih**

- Prodleva v přípravě stavby byla způsobena mj. nedostatkem finančních prostředků a nezařazením akce k financování z rozpočtu SFDI v letech 2009–2010.
- Žádost o vydání stavebního povolení podalo ŘSD v listopadu 2011, stavební řízení bylo zahájeno o rok později v listopadu 2012 z důvodu doplňování nezbytných podkladů, zejména majetkoprávního vypořádání pozemků, resp. zajištění věcných břemen.

#### **7.7 Stavba I/11 Nebory – Oldřichovice**

- Ve fázi získávání stavebního povolení došlo k prodlevám, kdy nejdelší proces vydání stavebního povolení trval téměř 20 měsíců, v případě stavebního povolení pro část hlavní trasy trvalo nejdelší řízení 18 měsíců. Stavební řízení byla přerušována z důvodu nedoložení podkladů týkajících se především majetkoprávního vypořádání pozemků potřebných pro stavbu, které v některých případech vedlo až k vyvlastnění. Problematické stavební objekty byly na základě žádosti ŘSD z probíhajícího stavebního řízení vyňaty a řešeny později (po získání práv k pozemkům) v samostatném stavebním řízení.

#### **7.8 Stavba I/11 Oldřichovice – Bystřice**

- Ve fázi získávání stavebního povolení došlo k prodlevám, kdy nejdelší proces vydání stavebního povolení trval 16 měsíců, v případě stavebního povolení pro část hlavní trasy trvalo nejdelší řízení 10 měsíců. Stavební řízení byla přerušována z důvodu nedoložení podkladů týkajících se především majetkoprávního vypořádání pozemků potřebných pro stavbu. V některých případech byly problematické stavební objekty na základě žádosti ŘSD z probíhajícího stavebního řízení vyňaty a řešeny později (po získání práv k pozemkům) v samostatném stavebním řízení.
- Stavba byla zprovozněna v říjnu 2017. V době kontroly NKÚ podalo ŘSD žádosti o vydání kolaudačního souhlasu na většinu stavebních objektů. Důvodem prodlevy byla skutečnost, že na jednoho z účastníků sdružení, které stavbu realizovalo, byl podán insolvenční návrh a usnesením krajského soudu ze dne 13. 10. 2016 zjištěn jeho úpadek a dne 17. 1. 2017 prohlášen konkurs. Vedoucí člen sdružení oznámil ŘSD dne 24. 10. 2016 odstoupení od smlouvy, poté na základě jednání s ministrem dopravy a ŘSD došlo k znovuoobnovení prací dne 14. 11. 2016. Zhotovitel pokračoval ve stavebních pracích bez člena sdružení, téměř všichni subdodavatelé však rozvázali smluvní kontrakty, čímž došlo k průtahům v realizaci stavebních prací i problémům v kompletování dokladů.

#### **7.9 Stavba I/37 Chrudim obchvat, úsek Medlešice – silnice I/17**

- Od května 1996 do roku 2001 příprava stavby neprobíhala, k důvodům této prodlevy se ŘSD nepodařilo dohledat žádné doklady.
- Územní rozhodnutí vydané v březnu 2004 bylo krajským úřadem v březnu 2005 zrušeno z důvodu chybného vymezení okruhu účastníků řízení stavebním úřadem.
- Žádosti o vydání stavebních povolení byly podávány až od června 2012, a to z důvodu neposkytnutí finančních prostředků na přípravu a výstavbu. Financování této stavby

- z rozpočtu SFDI bylo pozastaveno na základě usnesení vlády ze dne 25. 8. 2010 č. 617 a ŘSD nemohlo pokračovat ani ve výkupu pozemků potřebných pro stavbu.
- ŘSD uzavřelo smlouvu s dodavatelem stavebních prací v březnu 2010, tedy ještě před podáním žádostí o vydání stavebních povolení. Jak bylo uvedeno výše v bodě 4.1, ŘSD muselo uhradit nároky dodavatele ve výši 15 589 016,85 Kč vč. DPH.
  - Kvalifikační dokumentace nebyla správná, neboť ŘSD stanovilo neopodstatněně vysoké požadavky na doložení požadované kvalifikace týkající se obaloven asfaltových směsí. Všichni uchazeči o zakázku uvedli stejnou obalovnu, protože jiná obalovna s požadovanou kapacitou min. 200 t/hod. obalované směsi se v dojezdové vzdálenosti nenacházela. Tato obalovna byla ve spoluvlastnictví vybraného (vítězného) uchazeče.
  - NKÚ vyhodnotil vyloučení dvou uchazečů při posuzování žádostí o účast v červnu 2009 jako neopodstatněně přísné, neboť dojezdová vzdálenost záložní obalovny od staveniště by za použití homogenizátorů splnila podmínky stanovené v zadávací dokumentaci.
  - Nabídka vybraného (vítězného) uchazeče vycházela z rozpočtu, který zpracoval projektant pro ŘSD, a byla u všech stavebních objektů (s výjimkou jednoho) navýšena stejným koeficientem 1,0684.
  - ŘSD porušilo ustanovení § 12 a ustanovení § 13 zákona č. 137/2006 Sb. tím, že rozdělilo předmět podlimitní veřejné zakázky na výkon funkce stavebního dozoru na dvě zakázky malého rozsahu. Tím došlo ke snížení předpokládané hodnoty pod finanční limity stanovené v ustanovení § 12 odst. 2 zákona č. 137/2006 Sb., v důsledku čehož ŘSD nezadalo veřejnou zakázku v některém z druhů zadávacího řízení podle ustanovení § 21 zákona č. 137/2006 Sb.; tento postup mohl podstatně ovlivnit výběr nejvhodnější nabídky. Uvedené porušení představuje dle ustanovení § 3 písm. e) zákona č. 218/2000 Sb.<sup>15</sup> neoprávněné použití peněžních prostředků státního fondu a dle ustanovení § 44 odst. 1 písm. b) téhož zákona **porušení rozpočtové kázně**. ŘSD neoprávněně použilo peněžní prostředky SFDI v celkové výši **3 921 561,60 Kč** včetně DPH.

### 7.10 Stavba I/37 Pardubice – Trojice, II. etapa

- ŘSD rozdělilo stavbu „I/37 Pardubice – Trojice“ v roce 2011 na dvě samostatné provozuschopné části z důvodu omezeného objemu finančních prostředků na výstavbu.
- Vydaná stavební povolení musela být prodlužována z důvodu nepřidělení finančních prostředků na realizaci stavby.
- ŘSD uzavřelo dne 25. 4. 2014 s dopravním podnikem smlouvu o výstavbě stožárů veřejného osvětlení (stavební objekt SO 402), na základě které měl dopravní podnik uhradit rozdíl ceny za zvýšení parametrů stožárů tak, aby unesly trakční vedení. Úhrada byla stanovena ve výši 25 % rozpočtu dodavatele stavebních prací, tj. 1 942 869,56 Kč bez DPH. Dle uzavřené smlouvy měla být úhrada provedena do 9 měsíců od předání staveniště, ke kterému došlo dne 2. 3. 2015. ŘSD požádalo dopravní podnik o úhradu smluvní částky až dne 15. 3. 2019 na základě upozornění NKÚ, tj. po více než čtyřech letech.
- Pro jedenáct stavebních objektů ŘSD nepodalo včas žádost o vydání kolaudačního souhlasu před uplynutím doby, na kterou bylo vydáno rozhodnutí o povolení k předčasnému užívání, resp. provedení zkušebního provozu, a tyto stavební objekty byly více než měsíc provozovány bez správního rozhodnutí příslušného stavebního úřadu.

---

<sup>15</sup> Zákon č. 218/2000 Sb., o rozpočtových pravidlech a o změně některých souvisejících zákonů (rozpočtová pravidla).

## Seznam použitých zkratk

ČR	Česká republika
Dopravní politika	<i>Dopravní politika ČR pro období let 2014 až 2020 s výhledem do roku 2050</i>
Dopravní strategie	<i>Dopravní sektorové strategie, 2. fáze</i>
DPH	daň z přidané hodnoty
EIA	posuzování vlivů záměru na životní prostředí (z angl. Environmental Impact Assessment)
KA	kontrolní akce Nejvyššího kontrolního úřadu
MD	Ministerstvo dopravy
NKÚ	Nejvyšší kontrolní úřad
OTSKP	<i>Oborový třídník stavebních konstrukcí a prací</i>
ŘSD	Ředitelství silnic a dálnic ČR
SFDI	Státní fond dopravní infrastruktury



## Kontrolované akce

Stavba	Kategorie <sup>1)</sup>	Délka (v km)	Příprava			Doba přípravy stavby <sup>5)</sup> (roky)	Realizace	Celkové náklady (v mil. Kč vč. DPH)
			EIA <sup>2)</sup>	ÚR <sup>3)</sup>	SP <sup>4)</sup>		od – do <sup>6)</sup>	
I/34 Božejov – Ondřejov – Pelhřimov	S 11,5/70	5,4	13. 12. 1996	26. 5. 2007	20. 12. 2011	15	04/15 – 11/17	683,119
I/34 Rouštany – Pohled	S 11,5/70	2,9	9. 7. 1997	8. 2. 2003	19. 6. 2015	18	12/16 – 04/19	202,629
I/9 obchvat Dubá	S 9,5/70	3,0	9. 5. 2006	23. 12. 2008	6. 5. 2016	10	08/14 – 10/17	618,672
I/14 Kunratice – Jablonec n. N.	S 11,5/70	2,6	1. 2. 1996	29. 7. 2010	15. 10. 2015	20	03/16 – 06/18	517,000
I/55 MÚK s ČD Přerov – Předmostí	MS 15,5/50	1,5	26. 10. 2007	13. 12. 2014	16. 11. 2017	10 <sup>7)</sup>	08/18 – 08/21	452,372
I/44 Červenohorské sedlo jih	S 9,5/60	7,9	7. 10. 2003	28. 7. 2004	15. 6. 2013	10	09/14 – 06/17	342,455
I/11 Nebory – Oldřichovice	S 24,5/100	4,9	29. 2. 2008	8. 9. 2009	1. 7. 2014	6	08/14 – 04/18	1 341,501
I/11 Oldřichovice – Bystřice	S 24,5/100	6,2	29. 2. 2008	19. 12. 2009	18. 9. 2013	6	08/14 – 05/18	1 960,445
I/37 Chrudim obchvat, úsek Medlešice – I/17	S 11,5/100(80)	5,9	24. 4. 1996	13. 12. 2005	5. 12. 2014	19	03/13 – 10/16	1 625,846
I/37 Pardubice – Trojice, II. etapa	S 24,5/70	1,0	6. 5. 2004	9. 12. 2006	31. 10. 2009	6	03/15 – 12/17	507,741
<b>Celkem</b>								<b>8 251,780</b>

Zdroj: podklady ŘSD.

Poznámky: <sup>1)</sup> Kategorie vyjadřuje šířku a návrhovou rychlost silnice I. třídy.

<sup>2)</sup> Datum vydání souhlasného závazného stanoviska EIA, resp. datum ukončení zjišťovacího řízení u staveb, jejichž záměr nepodléhal procesu EIA.

<sup>3)</sup> Datum nabytí právní moci územního rozhodnutí (stavební objekty na hlavní trase silnice).

<sup>4)</sup> Datum nabytí právní moci stavebního povolení (stavební objekty na hlavní trase silnice).

<sup>5)</sup> Délka doby trvání přípravy stavby od vydání souhlasného závazného stanoviska EIA do nabytí právní moci stavebního povolení.

<sup>6)</sup> Termín realizace od zahájení do dokončení stavby, termín dokončení v roce 2019 a později značí předpoklad.

<sup>7)</sup> Dokumentace pro územní rozhodnutí byla zpracována již v roce 2002, tj. 5 let před provedením zjišťovacího řízení, v němž bylo potvrzeno, že záměr nepodléhá procesu EIA.

## **Databáze jednotkových cen stavebních prací akcí kontrolovaných v rámci KA 18/21**

Databáze jednotkových cen položek stavebních prací na stavbách silnic I. třídy obsahuje ocenění podle 23 nabídek uchazečů v zadávacích řízeních na výběr dodavatele stavebních prací níže uvedených osmi veřejných zakázek, zadávaných v letech 2013–2018. Z každého zadávacího řízení byly vybrány nabídky uchazečů, kteří se umístili v pořadí hodnocení nabídek na 1. až 3. místě (u stavby „I/55 MÚK s ČD Přerov – Předmostí“ byly použity pouze nabídky 1. a 3. uchazeče, důvodem byly technické problémy při převodu nabídky 2. uchazeče).

Databáze je zveřejněna na webových stránkách NKÚ:

<https://data.nku.cz/download/vystupy-z-kontrol/ka-18-21/databaze-oceneni-polozek.xlsx>

### **Stavby silnic I. třídy v databázi:**

I/34 Božejov – Ondřejov – Pelhřimov

I/34 Rouštany – Pohled

I/14 Kunratice – Jablonec n. N.

I/55 MÚK s ČD Přerov – Předmostí

I/44 Červenohorské sedlo jih

I/11 Nebory – Oldřichovice

I/11 Oldřichovice – Bystřice

I/37 Pardubice – Trojice, II. etapa

## Příklady ocenění položek stavebních prací

(v Kč bez DPH)

Číslo položky	Název položky	Měrná jednotka	Minimální nabídková cena	Maximální nabídková cena	Jednotková cena – vážený průměr	Jednotková cena dle OTSKP	Rozdíl mezi váženým průměrem a cenou dle OTSKP (v %)
11372	FRÉZOVÁNÍ VOZOVEK ASFALTOVÝCH (Frézování zpevněných ploch asfaltových)	m <sup>3</sup>	162,57	1 310,11	510,85	1 140,00	-55,19
12373	ODKOP PRO SPODNÍ STAVBU SILNIC A ŽELEZNIC TŘ. I	m <sup>3</sup>	35,00	223,00	70,93	166,00	-57,27
17481	ZÁSYP JAM A RÝH Z NAKUPOVANÝCH MATERIÁLŮ	m <sup>3</sup>	50,83	1 158,24	409,11	608,00	-32,71
17581	OBSYP POTRUBÍ A OBJEKTŮ Z NAKUPOVANÝCH MATERIÁLŮ	m <sup>3</sup>	135,00	1 320,00	489,40	730,00	-32,96
21451	SANAČNÍ VRSTVY Z LOMOVÉHO KAMENE	m <sup>3</sup>	288,02	715,00	445,85	827,00	-46,09
224324	PILOTY ZE ŽELEZOBETONU DO C25/30 (B30) (PILOTY ZE ŽELEZOBETONU C25/30)	m <sup>3</sup>	1 544,94	4 220,69	1 977,32	3 570,00	-44,61
224325	PILOTY ZE ŽELEZOBETONU DO C30/37 (B37) (PILOTY ZE ŽELEZOBETONU C30/37)	m <sup>3</sup>	1 730,00	3 851,00	2 528,47	3 730,00	-32,21
224365	VÝZTUŽ PILOT Z OCELI 10505	t	9 000,00	30 147,48	19 112,73	28 000,00	-31,74
272324	ZÁKLADY ZE ŽELEZOBETONU DO C25/30 (B30)	m <sup>3</sup>	1 953,84	16 128,53	3 374,74	3 610,00	-6,52
272325	ZÁKLADY ZE ŽELEZOBETONU DO C30/37 (B37)	m <sup>3</sup>	2 428,00	7 042,00	3 499,25	3 890,00	-10,04
272365	VÝZTUŽ ZÁKLADŮ Z OCELI 10505	t	9 936,79	27 507,00	18 410,19	25 500,00	-27,80
28997	ZPEVNĚNÍ Z GEOTEXILIE	m <sup>2</sup>	17,94	162,93	36,91	70,00	-47,27
334325	MOSTNÍ PILÍŘE A STATIVA ZE ŽELEZOBETONU DO C30/37 (B37)	m <sup>3</sup>	3 905,89	20 698,63	8 472,59	8 340,00	1,59
334365	VÝZTUŽ MOSTNÍCH PILÍŘŮ A STATIV Z OCELI 10505	t	9 000,00	27 200,00	18 094,89	26 500,00	-31,72
421365	VÝZTUŽ MOSTNÍ NOSNÉ DESKOVÉ KONSTRUKCE Z OCELI 10505	t	9 000,00	27 200,00	18 191,20	28 300,00	-35,72
422365	VÝZTUŽ MOSTNÍ NOSNÉ TRÁMOVÉ KONSTRUKCE Z OCELI 10505	t	9 000,00	27 200,00	17 966,99	25 500,00	-29,54
42854	MOSTNÍ LOŽISKA HRNCOVÁ PRO ZATÍŽENÍ PŘES 5,0 MN	kus	54 250,00	192 200,00	92 508,13	182 500,00	-49,31
56330	VOZOVKOVÉ VRSTVY ZE ŠTĚRKODRTI	m <sup>3</sup>	123,34	2 500,00	562,32	689,00	-18,39
56334	VOZOVKOVÉ VRSTVY ZE ŠTĚRKODRTI TL. DO 200MM	m <sup>2</sup>	76,00	323,64	114,42	138,00	-17,09
76792	OPLOCENÍ Z DRÁTĚNÉHO PLETIVA POTAŽENÉHO PLASTEM	m <sup>2</sup>	59,41	539,71	247,64	98,00	152,69
9113A1	SVODIDLO OCELOVÉ SILNIČNÍ JEDNOSTRANNÉ, ÚROVEŇ ZADRŽENÍ N1, N2 - DODÁVKA A MONTÁŽ	m	607,66	1 740,00	846,67	989,00	-14,39
915111	VODOROVNÉ DOPRAVNÍ ZNAČENÍ BARVOU HLADKÉ - DODÁVKA A POKLÁDKA	m <sup>2</sup>	44,86	568,99	76,63	114,00	-32,78
915231	VODOR. DOPRAVNÍ ZNAČENÍ PLASTEM PROFIL ZVUČÍCÍ - DODÁVKA A POKLÁDKA	m <sup>2</sup>	103,00	355,00	240,96	316,00	-23,75
935212	PŘÍKOPOVÉ ŽLABY Z BETON. TVÁRNIC ŠÍŘ DO 600MM DO BETONU TL 100MM	m	32,00	657,00	448,65	488,00	-8,06

**Zdroj:** nabídkové rozpočty uchazečů v elektronické podobě, vlastní výpočet NKÚ, OTSKP aktualizovaný v dubnu 2018.