



Kontrolní závěr z kontrolní akce

23/26

Peněžní prostředky státu určené na opravy a údržbu silnic I. třídy

Kontrolní akce byla zařazena do plánu kontrolní činnosti Nejvyššího kontrolního úřadu (dále také „NKÚ“) na rok 2023 pod číslem 23/26. Kontrolní akci řídil a kontrolní závěr vypracoval člen NKÚ Ing. Pavel Hrnčíř.

Cílem kontroly bylo prověřit, zda byly peněžní prostředky státu určené na opravy a údržbu silnic I. třídy vynakládány účelně, hospodárně a v souladu s právními předpisy.

Kontrolované osoby:

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

Kontrolováno bylo období od roku 2018 do roku 2023, v případě věcných souvislostí i období předcházející a následující.

Kontrola byla prováděna u kontrolovaných osob v období od října 2023 do srpna 2024.

Kolegium NKÚ na svém XV. jednání, které se konalo dne 14. října 2024,

schválilo usnesením č. 8/XV/2024

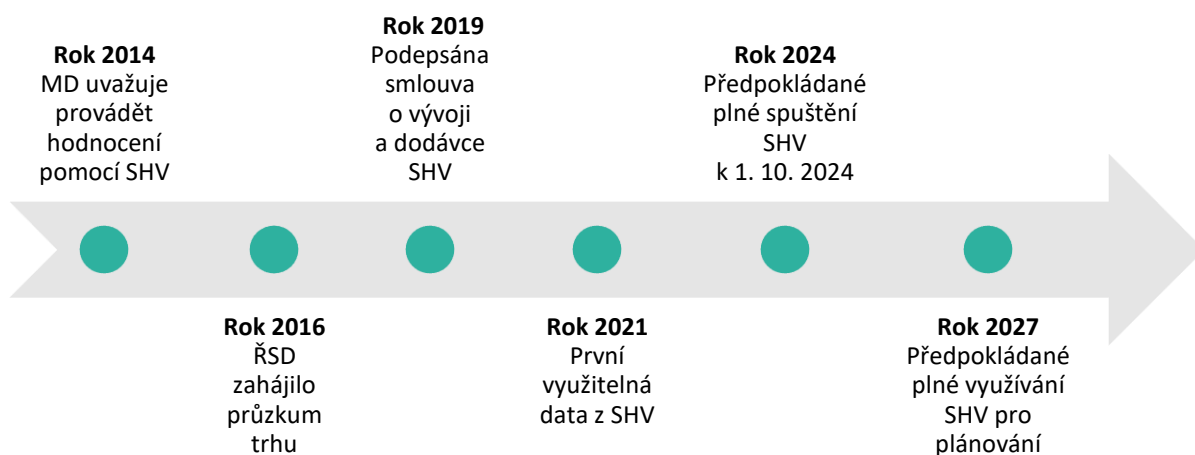
kontrolní závěr v tomto znění:

Opravy a údržba silnic I. třídy

Silnice I. třídy jsou veřejně přístupné pozemní komunikace, určené zejména pro dálkovou a mezistátní dopravu. Podle evidence ŘSD ke dni 1. 7. 2023 byla síť silnic I. třídy tvořena 69 silnicemi o celkové délce 5 745,9 km, což činí 6 430,3 pásokilometrů (dále také „pásokm“). Pásokm je jednotka délky jízdnic pásů dané komunikace, tzn. u směrově nerozdělené komunikace se jedná o jeden pás, u směrově rozdělených komunikací se jedná o dva pásy.

62 543 mil. Kč	Částka poskytnutá SFDI na opravy a údržbu silnic I. třídy ŘSD v letech 2018–2023
32 %	2 063,1 pásokm silnic I. třídy v nevyhovujícím a havarijním stavu v roce 2021
29 %	1 860,3 pásokm silnic I. třídy v nevyhovujícím a havarijním stavu v roce 2022
29 %	1 837,2 pásokm silnic I. třídy v nevyhovujícím a havarijním stavu v roce 2023
17 let	MD neplní zákonnou povinnost vést <i>Centrální evidenci pozemních komunikací</i>

Ani po deseti letech ŘSD plně nevyužívá systém hospodaření s vozovkou (dále také „SHV“) pro optimalizaci plánování oprav a údržby.



I. Shrnutí a vyhodnocení

NKÚ provedl kontrolu peněžních prostředků státu vynakládaných na opravy a údržbu silnic I. třídy. Cílem kontroly bylo prověřit, zda byly peněžní prostředky státu určené na opravy a údržbu silnic I. třídy vynakládány účelně, hospodárně a v souladu s právními předpisy.

NKÚ za tím účelem kontroloval MD jako ústřední orgán státní správy odpovědný za dopravní politiku, dále ŘSD pověřené výkonem údržby a oprav silnic I. třídy a SFDI, z jehož rozpočtu jsou poskytovány peněžní prostředky na opravy a údržbu silnic I. třídy.

Kontrolovány byly peněžní prostředky vynaložené v letech 2018–2023 na opravy a údržbu silnic I. třídy, u ŘSD bylo zkontrolováno 57 akcí oprav a údržby silnic I. třídy. Kontrolovaný objem peněžních prostředků u vybraných akcí činil 3 261,421 mil. Kč.

V oblasti oprav a údržby silnic I. třídy NKÚ zjistil skutečnosti, které snižují hospodárnost vynaložených peněžních prostředků a v některých případech NKÚ zjistil porušení právních předpisů. Na vzorku 57 kontrolovaných akcí nebylo zjištěno neúčelné vynakládání peněžních prostředků.

Kontrolou bylo zjištěno, že v letech 2021–2023 bylo v průměru 30 % pásokm silnic I. třídy v nevyhovujícím a havarijním stavu.

ŘSD provádělo hlavní prohlídky stavebně technického stavu silnic I. třídy v rozporu s právním předpisem. Jejich stavebně technický stav tak nebyl řádně zmapován.

Systém hospodaření s vozovkou, který má optimalizovat plánování oprav a údržby pozemních komunikací, zavádí MD, resp. ŘSD, deset let. Přesto nebyl ještě v době ukončení kontroly NKÚ plně využitelný. ŘSD předpokládá jeho plné využití nejdříve v roce 2027.

U dvou případů NKÚ zjistil, že ŘSD postupovalo při opravách vad nevhodně. V jednom případě ŘSD při zadání veřejné zakázky nevytvořilo předpoklady pro hospodárné vynaložení peněžních prostředků.

MD neplní 17 let zákonnou povinnost vést *Centrální evidenci pozemních komunikací*.

Výše uvedené celkové vyhodnocení vyplývá z následujících zjištění:

1. Téměř ⅓ délky silnic I. třídy byla v nevyhovujícím a havarijním stupni

V roce 2023 bylo v ČR celkem 6 430,3 pásokm silnic I. třídy. ŘSD pro hodnocení jejich stavu používá klasifikační stupně I. až V., přičemž nejhorší jsou stupně IV. – nevyhovující a V. – havarijní. Podle technických podmínek jsou v těchto stupních zařazeny silnice s vadami, které mají vliv na komfort a bezpečnost silničního provozu. V letech 2021–2023 byla téměř třetina délky silnic I. třídy v nevyhovujícím a havarijním stupni, a to i přesto, že SFDI podle požadavku ŘSD navýšil v kontrolovaném období 2018–2023 objem peněžních prostředků na jejich opravu z 55 625 mil. Kč na 62 543 mil. Kč. Tyto peněžní prostředky ŘSD vyčerpalo.

SFDI jako poskytovatel peněžních prostředků neprováděl žádné systematické hodnocení, na jehož základě by měl přehled o stavu silnic I. třídy.¹ MD hodnocení stavu silnic I. třídy neprovádělo, delegovalo tuto činnost na ŘSD.

¹ Dle ustanovení § 3 odst. 1 a odst. 7 zákona č. 104/2000 Sb., o Státním fondu dopravní infrastruktury.

2. Stav silnic I. třídy nebyl ŘSD řádně zmapován

ŘSD při provádění hlavních prohlídek v roce 2018 a v roce 2023 nepostupovalo v souladu s vyhláškou č. 104/1997 Sb.² ŘSD v některých případech vyhodnocení stavu vozovky neprovádělo schválenými typy měřících přístrojů a vozovku nerozdělilo do homogenních sekcí podle rozsahu jednotlivých poruch vozovky a neuvedlo v záznamech rozhodnutí o způsobu jejich údržby a opravy. Dále nesledovalo a neevidovalo všechna odvodňovací zařízení a další objekty mimo mostních, neprovedlo kontrolu skutečného stavu součástí a příslušenství komunikací a neevidovalo jejich výskyt, umístění a technický stav. ŘSD nesledovalo a nevyhodnocovalo zemní tělesa komunikací, svislé a vodorovné dopravní značení, svodidla apod. Důsledkem je, že ŘSD řádně nezmapovalo stavebně technický stav silnic I. třídy.

3. ŘSD dosud plně nevyužívá systém hospodaření s vozovkou pro optimalizaci plánování oprav a údržby

MD již v roce 2014 uvažovalo o zavedení systému hospodaření s vozovkou, který by měl poskytovat aktuální a objektivní informace o stavu pozemních komunikací a optimalizovat plánování stavební činnosti na základě získaných údajů a znalostí o dostupných technologiích. Cílem SHV je průkazné a optimální využití peněžních prostředků určených na opravu a údržbu silnic I. třídy a umožnění standardizovat a kontrolovat rozhodovací procesy. ŘSD v roce 2019 pořídilo SHV za 179 mil. Kč. Dokončení optimalizace a plné spuštění SHV předpokládalo k 1. 10. 2024. Plné využívání SHV pro plánování oprav a údržby silnic I. třídy by mělo probíhat podle odhadu ŘSD nejdříve od roku 2027.

NKÚ na nefunkčnost SHV již upozorňoval v kontrolním závěru č. 19/10³.

4. Ve dvou zjištěných případech byly peněžní prostředky na opravy vad vynaloženy neekonomicky

ŘSD ve zjištěných případech nevyužívalo k opravám vad silnic I. třídy standardní, ekonomičtější technologie prováděné během letního období od dubna do října, ale tyto opravy provádělo pouze provizorně v zimním období. Takto opravené vady ŘSD vyřadilo z dalšího sledování. V jednom zjištěném případě ŘSD neprovedlo řádně opravu v letním období ani po dvou letech a v druhém případě dokonce provedlo řádně opravu až téměř po 4,5 letech po předchozích sedmi provizorních opravách.

5. Postup ŘSD při zadání veřejné zakázky nevytvořil předpoklady pro ekonomické vynakládání peněžních prostředků

ŘSD při výběru dodavatele asfaltových hutněných vrstev (dále také „AHV“) obdrželo nabídku od jediného účastníka s cenou převyšující platný cenový normativ o 48 %. Tohoto účastníka vyzvalo k uzavření rámcové dohody.

ŘSD nevytvořilo předpoklady pro ekonomické vynakládání peněžních prostředků, když v říjnu 2019 uzavřelo rámcovou dohodu s vybraným dodavatelem, přestože opravy AHV se v zimním období provádět nemohou, nabídková cena byla výrazně vyšší a jednalo se o nabídku jediného účastníka, tj. bez konkurence jiných nabídek. Do konce roku 2019 nebyla na uzavřenou rámcovou dohodu navázána žádná fakturace.

² Vyhláška č. 104/1997 Sb., kterou se provádí zákon o pozemních komunikacích.

³ Kontrolní závěr z kontrolní akce č. 19/10 – *Opravy a údržba silničních mostů*.

6. MD neplní 17 let svoji zákonnou povinnost

MD postupovalo v rozporu se zákonem č. 13/1997 Sb.⁴, když nevedlo *Centrální evidenci pozemních komunikací* a ani nepověřilo jejím vedením jinou osobu. Dále MD nesplnilo svou zákonnou povinnost a nevydalo prováděcí právní předpis k *Centrální evidenci pozemních komunikací*. MD tyto povinnosti neplní od roku 2007, tj. již 17 let. Vlastníci a uživatelé pozemních komunikací a příslušné správní úřady nemohou plně využívat informace o uzavírkách, objížďkách, omezeních provozu apod. na všech kategoriích pozemních komunikací. Tuto skutečnost již NKÚ kritizoval v kontrolní akci č. 19/10.

7. Kontrolou 57 akcí nebylo zjištěno neúčelné vynakládání peněžních prostředků

NKÚ provedl kontrolu 22 akcí oprav povrchu komunikací, devíti akcí oprav obrusné vrstvy, 12 akcí údržbových prací na opravách trhlin a 14 akcí údržbových prací oprav asfaltových hutněných vrstev. Na tomto vzorku 57 akcí NKÚ nezjistil neúčelné vynakládání peněžních prostředků.

II. Informace o kontrolované oblasti

Silnice I. třídy jsou podle ustanovení § 5 odst. 1 a 2 zákona č. 13/1997 Sb. veřejně přístupné pozemní komunikace, určené zejména pro dálkovou a mezistátní dopravu. Síť silnic I. třídy je tvořena 69 silnicemi o celkové délce 5 745,9 km (údaj ke dni 1. 7. 2023), což je 6 430,3 pásokm. Na základě sčítání dopravy provedeného v roce 2020 byla na silnicích I. třídy průměrná intenzita 9100 vozidel za 24 hodin.

Vlastníkem silnic I. třídy je stát. V případě silnic I. třídy pověřilo MD výkonem správy ŘSD. Působnost silničních správních úřadů, a tím i státní správu ve věcech silnic I. třídy vykonávají krajské úřady, s výjimkou věcí, ve kterých rozhoduje MD dle § 40 odst. 2 zákona č. 13/1997 Sb.

Ministerstvo dopravy je ústředním orgánem státní správy ve věcech dopravy. MD odpovídá za tvorbu státní politiky v oblasti dopravy a v rozsahu své působnosti za její uskutečnění. MD zpracovává koncepce a strategii dopravní politiky, je zodpovědné za rozvoj dopravních sítí. V oblasti pozemní komunikace a dopravy a provozu na nich schvaluje záměry projektů týkajících se výstavby a obnovy pozemních komunikací a doporučuje jejich zařazení do rozpočtu SFDI.

Ředitelství silnic a dálnic ČR bylo k 1. 1. 1997 zřízeno Ministerstvem dopravy a spojů ČR jako státní příspěvková organizace. Jejím základním účelem a předmětem činnosti bylo zajišťování výstavby, modernizace, správy, údržby a oprav dálnic a silnic I. třídy a jejich součástí a příslušenství ve smyslu zákona č. 13/1997 Sb. a zřizovací listiny ŘSD.

Právní forma a název státní příspěvkové organizace Ředitelství silnic a dálnic ČR se ke dni 1. ledna 2024 na základě novely zákona č. 13/1997 Sb.⁵ změnila na státní podnik **Ředitelství silnic a dálnic s. p.** Příslušnost státní příspěvkové organizace Ředitelství silnic a dálnic ČR

⁴ Zákon č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích.

⁵ Zákon č. 184/2023 Sb., kterým se mění zákon č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů, a další související zákony.

hospodařit s majetkem státu se ke dni 1. ledna 2024 změnila na právo Ředitelství silnic a dálnic s. p. hospodařit s tímto majetkem.

Dle zakládací listiny je základním účelem a předmětem činnosti státního podniku zajišťování výstavby, modernizace, správy, údržby a oprav dálnic a silnic I. třídy a jejich součástí a příslušenství ve smyslu zákona č. 13/1997 Sb. ŘSD je příjemcem finančních prostředků z rozpočtu SFDI.

ŘSD se v oblasti správy silnic I. třídy člení dle organizační struktury na 12 správ (Praha, České Budějovice, Plzeň, Karlovy Vary, Chomutov, Liberec, Hradec Králové, Pardubice, Jihlava, Olomouc, Zlín a Ostrava) a Závod Brno (dále také „Závod“).

Státní fond dopravní infrastruktury je právnickou osobou v působnosti MD. Byl zřízen zákonem č. 104/2000 Sb.⁶ Účelem SFDI je mj. financování nebo předfinancování výstavby, modernizace, oprav, údržby nebo správy silnic I. třídy nebo dálnic. SFDI zajišťuje efektivní využívání poskytovaných prostředků podle schváleného rozpočtu, poskytuje příjemcům finanční prostředky na základě smlouvy a je oprávněn u nich kontrolovat jejich užití. Při zjištění závažných nesrovnalostí je oprávněn žádat jejich vrácení, pozastavit jejich čerpání a činit další nezbytná opatření k zabezpečení předpokládané efektivnosti a souladu financovaných činností s platnými předpisy a mezinárodními závazky.

Dopravní politika České republiky pro období 2014–2020 s výhledem do roku 2050 byla schválena usnesením vlády ze dne 12. 6. 2013 č. 449⁷. V ní je uvedeno bodě 4.3.4: „*Prioritou ve financování dopravní infrastruktury musí být zajištění oprav, údržby a provozování.*“ K tomu je uvedeno mj. opatření: „*V případě nedostatku finančních prostředků upřednostnit údržbu a opravy dopravní infrastruktury před výstavbou novostaveb.*“ V bodě 4.4.1 je uvedeno: „*Zajištění provozuschopnosti, kvalitní údržba a opravy dopravní infrastruktury jsou klíčové a musí být přednostně finančně zabezpečeny.*“ K tomu je uvedeno mj. opatření: „*Zajistit dostatečné prostředky pro údržbu a opravy dopravní infrastruktury včetně jejich plynulého přidělování v průběhu celého roku.*“

Dopravní politika České republiky pro období 2021–2027 s výhledem do roku 2050 byla schválena usnesením vlády ze dne 8. 3. 2021 č. 259⁸. V ní je uvedeno: „*Zajištění provozuschopnosti, kvalitní údržba a opravy dopravní infrastruktury jsou klíčové a musí být přednostně finančně zabezpečeny.*“ K tomu je uvedeno mj. opatření bod 1.2.3.5, který stanoví: „*Zajistit dostatečné finanční prostředky pro údržbu a opravy dopravní infrastruktury včetně jejich plynulého přidělování v průběhu celého roku, včetně odpadového hospodářství.*“

V **Dopravních sektorových strategiích, 2. fáze**, schválených usnesením vlády ze dne 27. 2. 2018 č. 136⁹ v bodě 33.2 *Silniční infrastruktura* je mj. uvedeno: „*Při plánování výstavby nových komunikací je nutno brát zřetel na přidělení adekvátních prostředků na údržbu a opravy komunikací...a je třeba zdůraznit potřebu (znovu)zavedení systému hospodaření s vozovkou.*“

Financování oprav a údržby silnic I. tříd je zabezpečováno z prostředků rozpočtu SFDI. Finanční prostředky z rozpočtu SFDI jsou poskytovány podle ustanovení § 2 zákona č. 104/2000 Sb. SFDI

⁶ Zákon č. 104/2000 Sb., o Státním fondu dopravní infrastruktury.

⁷ Usnesení vlády ČR ze dne 12. června 2013 č. 449, k *Dopravní politice České republiky pro období let 2014 až 2020 s výhledem do roku 2050*.

⁸ Usnesení vlády ČR ze dne 8. března 2021 č. 259, o *Dopravní politice České republiky pro období 2021–2027 s výhledem do roku 2050*.

⁹ Usnesení vlády ČR ze dne 27. února 2018 č. 136, o *Dopravních sektorových strategiích – Aktualizace 2017*.

uzavíral s ŘSD smlouvy podle zákona č. 89/2012 Sb.¹⁰ Smlouvami bylo ŘSD zavázáno k dodržení účelu užití poskytovaných finančních prostředků, k hospodárnému a efektivnímu nakládání s nimi.

Při zadávání zakázek bylo ŘSD povinno postupovat podle zákona č. 134/2016 Sb.¹¹ O čerpání a užití finančních prostředků bylo ŘSD povinno vést samostatnou analytickou účetní evidenci tak, aby z ní bylo zřejmé čerpání finančních prostředků.

Povinnosti vlastníka silnic stanoví vyhláška č. 104/1997 Sb. Podle § 1a se **opravou komunikace** rozumí změna dokončené stavby, při které se zachovává vnější ohraničení stavby a při které se zlepšují parametry a zvyšuje bezpečnost provozu. **Údržbou komunikace** se rozumí soubor prací, kterými se komunikace udržuje v provozně a technicky vyhovujícím stavu za všech povětrnostních podmínek a odstraňují se vady a nedostatky uvedením do původního stavu.

Podle § 6 téže vyhlášky zabezpečuje vlastník nebo správce dotčené komunikace prohlídku a o jejím výsledku vede záznam. Prohlídky se dělí na běžné, hlavní, mimořádné, podrobné a bezpečnostní inspekce.

Běžnou prohlídkou se zjišťuje především správná funkce dopravního značení, bezpečnostního zařízení a závady ve sjízdnosti v intervalu u silnic I. třídy 2× týdně. **Hlavní prohlídka** se provádí nejméně jednou za pět let, jinak vždy při uvedení nového nebo rekonstruovaného úseku komunikace do provozu a před skončením záruční doby a při inventarizaci komunikace. **Mimořádná prohlídka** se provádí mimo termíny běžných a hlavních prohlídek, a to zejména při náhlém poškození vozovky (např. dopravní nehodou, živelní pohromou), při výrazné změně dopravního zatížení (např. v důsledku nařízení objíždky) a při nutnosti získat vstupní data pro systém hospodaření s vozovkou.

Podle ustanovení § 9 vyhlášky č. 104/1997 Sb., **je cílem údržby a oprav odstranit závady ve sjízdnosti, opotřebením nebo poškozením komunikace, jejích součástí a příslušenství.** Rozsah a způsob provedení závisí na vyhodnocení výsledků prohlídek, popř. na doporučení systému hospodaření s vozovkou. Součástí údržby jsou také opatření, která neprodleně po zjištění závady zajišťují usměrnění dopravy na závadných úsecích komunikace. Jde zejména o uzavírku závadného úseku, vyznačení objíždky a umístění příslušných dopravních značek a okamžité provizorní zajištění bezpečnosti provozu.

Jednotný systém informací ve výstavbě (dále také „JSIVV“), který provozuje ŘSD, byl v kontrolovaném období základním nástrojem plánování oprav a údržby silnic I. třídy. Tento systém sloužil k plánování, sledování, vyhodnocování a kontrole oprav a údržby, především z pohledu plánu a čerpání finančních prostředků. Plánování oprav bylo prováděno na základě prohlídek a jejich vyhodnocení, včetně využití zkušeností z minulých let o potřebné výši prostředků na opravy a údržbu. Příprava plánu byla v kompetenci jednotlivých správ a Závodu ŘSD. Do plánu oprav příslušného roku byly zařazeny akce dle jejich důležitosti. Pořadí důležitosti nastavené v rámci JSIVV bylo v kompetenci vedoucích zaměstnanců jednotlivých správ a Závodu.

Systém hospodaření s vozovkou zavádí ŘSD za účelem optimalizace oprav a údržby silnic I. třídy, což JSIVV neumožňuje. Dokončení optimalizace SHV plánovalo ŘSD k 1. 10. 2024.

¹⁰ Zákon č. 89/2012 Sb., občanský zákoník.

¹¹ Zákon č. 134/2016 Sb., o zadávání veřejných zakázek.

V současné době běží na ŘSD souběžně oba systémy a budou i nadále, kdy JSIVV bude přejímat navržené opravy z SHV.

SHV má poskytovat aktuální a objektivní informace o stavu pozemních komunikací a optimalizovat plánování stavební činnosti na základě získaných údajů a znalostí o dostupných technologiích s cílem dosažení nejlepšího využití vložených prostředků. Cílem SHV je průkazné a optimální využití peněžních prostředků a umožnění standardizovat a kontrolovat rozhodovací procesy.

Centrální evidenci vad – modul Vady (dále také „CEV“) používá ŘSD pro sběr vad a jejich následnou evidenci. V tomto systému je klasifikace závažnosti vady rozdělena na vysokou, střední a nízkou. Postup opravy u zjištěné vady v systému CEV probíhal tak, že inspektor ŘSD zjistil, zda je možné vadu opravit (odstranit) na místě. Pokud ne, předal ji supervizorovi ŘSD a ten rozhodl, zda vadu opraví prostřednictvím střediska správy a údržby dálnic, nebo ji předá zasmluvněnému dodavateli. Ten pak na základě smlouvy o údržbě závadu odstraní a předal ji zpět supervizorovi. Ten vadu následně potvrdil jako vyřešenou a uzavřel ji.

Pásokilometr je jednotkou vyjadřující délku jízdních pásů dané komunikace, včetně větví složitých křižovatek a oddělených částí směrově rozdělených komunikací. Např. dálnice má dva souběžné jednosměrné jízdní pásy a směrově nerozdělená silnice má jeden obousměrný jízdní pás (i v případě čtyřpruhového uspořádání). Tento popis odpovídá délce všech úseků *Uzlového lokalizačního systému*¹² dané komunikace, který je používán silniční databankou. Jízdní pás se skládá z jízdních pruhů. Do délky komunikace se nezapočítávají větve složitých křižovatek a oddělené části směrově rozdělených komunikací.

Centrální evidence pozemních komunikací (dále také „CEPK“) má evidovat informace o pozemních komunikacích, údaje z rozhodnutí o uzavírkách a objížďkách na dálnicích, silnicích, místních komunikacích a veřejně přístupných účelových komunikacích, údaje o zákazu nebo omezení tranzitní nákladní dopravy a údaje z rozhodnutí o povolení zvláštního užívání dálnic, silnic a místních komunikací. Provozovatel CEPK (MD nebo jím pověřená osoba) má tyto informace uveřejnit způsobem umožňujícím dálkový přístup a neprodleně je poskytnout mj. Hasičskému záchrannému sboru České republiky, zdravotnické záchranné službě, Policii ČR a dopravcům v linkové osobní dopravě.

¹² *Uzlový lokalizační systém* je informační systém silniční a dálniční sítě v ČR, provozovaný odborem silniční databanky ŘSD. Jeho základním principem je matematický pohled na silniční síť jako na grafové znázornění. Vrcholy grafu jsou v tomto případě např. jednotlivé křižovatky a mezi těmito vrcholy je daný úsek komunikace.

III. Rozsah kontroly

Cílem kontroly bylo prověřit, zda byly peněžní prostředky státu určené na opravy a údržbu silnic I. třídy vynakládány účelně, hospodárně a v souladu s právními předpisy.

Na MD byl kontrole podroben výkon povinností vlastníka silnic I. třídy a plnění nápravných opatření z předchozích kontrol NKÚ. Kontrola prověřila, zda MD vedlo a aktualizovalo úplnou evidenci stavebně technického stavu silnic I. třídy a zda MD stanovilo konkrétní měřitelné cíle pro zlepšení stavu silnic I. třídy. Kontrola se zaměřila na to, zda MD stanovilo a aktualizovalo plán finančních potřeb pro zajištění řádné údržby a oprav silnic I. třídy, zda vyhodnocovalo celkové výsledky údržby a oprav silnic I. třídy a zda MD plnilo cíle dopravních politik a dopravních sektorových strategií.

Na SFDI bylo kontrole podrobena poskytování, uvolňování, zúčtování a kontrola užití peněžních prostředků určených na opravy a údržbu silnic I. třídy. Kontrola prověřila, zda a na základě jakých podkladů SFDI rozhodoval o výši plánovaných a poskytovaných peněžních prostředků určených na opravy a údržbu silnic I. třídy a zda schvaloval zúčtování peněžních prostředků na základě odpovídajících dokladů. Kontrola se zaměřila také na to, zda SFDI kontroloval využití peněžních prostředků na opravy a údržbu silnic I. třídy a vyhodnocoval výsledky využití peněžních prostředků ve vztahu ke změnám celkového stavu silnic I. třídy.

Na ŘSD bylo kontrole podrobena čerpání a použití peněžních prostředků určených na opravy a údržbu silnic I. třídy. Kontrola prověřila, zda ŘSD vytvořilo a využívalo ucelený funkční systém plánování, sledování, vyhodnocování a kontroly údržby a opravy silnic I. třídy s vazbou na jejich stav a závady zjišťované jednotlivými prohlídkami komunikací a zda existovaly významné rozdíly v jednotkových cenách srovnatelných prací a dodávek. Kontrola se zaměřila na to, zda ŘSD provádělo řádně údržbu a včasné opravy silnic I. třídy tak, aby předešlo vzniku škod a nárůstu nákladů na následné opravy, zda postupovalo při zadávání veřejných zakázek na opravy a údržbu silnic I. třídy v souladu se zákonem a vybralo nejvýhodnější nabídku a zda ŘSD zajišťovalo dodržování plnění podmínek uzavřených smluv.

Za účelné považuje NKÚ takové použití peněžních prostředků, které zajistí optimální míru dosažení cílů při plnění stanovených úkolů (vztah mezi zamýšleným a skutečným dopadem sledovaných činností), tj. zda opravy a údržba silnic I. třídy vedly k naplnění stanovených cílů.

Za hospodárné považuje NKÚ takové použití peněžních prostředků, které zajistí plnění stanovených úkolů s co nejnižším vynaložením těchto prostředků při zajištění odpovídající kvality plnění úkolů, tj. zda výdaje na stavební práce odpovídaly cenám v místě a čase obvyklým.

Kontrolovaným obdobím byly roky 2018–2023, v případě věcných souvislostí i období předcházející a následující do doby ukončení kontroly.

Kontrolovaný objem peněžních prostředků na úrovni systému činil 62 543,089 mil. Kč, přičemž byl stanoven jako součet peněžních prostředků vynaložených v kontrolovaném období 2018–2023 na opravy a údržbu silnic I. třídy. Kontrolovaný objem kontrolovaného vzorku činil 3 261,421 mil. Kč a byl stanoven jako součet peněžních prostředků vynaložených na 22 podrobně kontrolovaných akcí oprav, na devět akcí oprav obrusné vrstvy, na 12 akcí údržbových prací oprav trhlin a 14 akcí údržbových prací oprav asfaltových hutněných vrstev.

IV. Podrobné skutečnosti zjištěné kontrolou

1. Téměř ⅓ délky silnic I. třídy byla v nevyhovujícím a havarijním stupni

Technický stav **silnic I. třídy** je rozdělen do pěti stupňů dle vyhlášky č. 104/1997 Sb. a technických podmínek TP 87¹³, které stanovují základní klasifikační stupně: I – výborný, II – dobrý, III – vyhovující, IV – nevyhovující, V – havarijní.

Podle množství, umístění a rozsahu zjištěných poruch na vozovce je provedeno zařídění daných úseků do klasifikačních stupňů. Dle výše uvedeného TP 87 se jedná o poruchy jako jsou např. **výtluky** (pokud se v daném úseku vyskytují, je tento úsek zaříděn do klasifikačního stupně havarijní), **vysprávk** (pokud se v daném úseku vyskytují v rozmezí 1 % až 5 % plochy, je úsek zaříděn do klasifikačního stupně nevyhovujícího a pokud více než 5 % plochy, je úsek zaříděn do klasifikačního stupně havarijního), **trhliny síťové** (pokud se v daném úseku vyskytují na více než 2 % plochy, je úsek zaříděn do klasifikačního stupně havarijního) a **hloubková koroze obrusné vrstvy** (pokud se v daném úseku vyskytuje v rozmezí 2 % až 5 % plochy, je úsek zaříděn do klasifikačního stupně nevyhovující, a pokud na více než 5 % plochy, je úsek zaříděn do klasifikačního stupně havarijní).

Pro potřeby transformace ŘSD na státní podnik došlo v roce 2023 k plošnému vyhodnocení stavu všech silnic I. třídy, tato data byla vyhodnocena a použita jako výchozí stav pro smlouvu, kterou uzavírá SFDI s ŘSD na dobu tří let¹⁴ a která stanoví konkrétní kvalitativní požadavky, které musí být na konci tříletého období splněny.

Od roku 2019 ŘSD průběžně sbíralo data proměnných parametrů vozovek pro SHV. Každoročně bylo provedeno měření třetiny délky silnic I. třídy. V roce 2021 došlo tedy poprvé k možnosti výpočtu celkového stavu sítě s komplexními výsledky, které byly dostupné v SHV. Z tohoto důvodu mohl NKÚ posoudit tyto výsledky počínaje rokem 2021.

Podíl délky silnic I. třídy v nevyhovujícím a havarijním stupni z jejich celkové délky klesl mezi lety 2021 až 2023 z 32 % na 29 % (viz tabulka č. 1). Celkový přehled stavu silnic I. třídy v letech 2021 až 2023 po jednotlivých letech a správách/Závodu ŘSD je uveden v příloze č. 1 tohoto kontrolního závěru.

Tabulka č. 1: Délka pásokm silnic I. třídy v nevyhovujícím a havarijním stupni

Rok	Silnice I. třídy pásokm celkem	Nevyhovující (stupeň IV.)		Havarijní (stupeň V.)		Celkem nevyhovující a havarijní stupeň		Správa ŘSD s nejhorším stavem silnic
		pásokm	%	pásokm	%	pásokm	%	
2021	6 443,3	806,2	12,5	1 256,9	19,5	2 063,1	32	Liberec, Praha
2022	6 430,3	845,2	13,1	1 015,1	15,8	1 860,3	29	Jihlava, Ostrava
2023	6 400,1	698,7	10,9	1 138,5	17,8	1 837,2	29	Pardubice, Hradec Králové

Zdroj: data ŘSD, vypracoval NKÚ.

Na silnicích ve stupni havarijním a nevyhovujícím v důsledku opotřebení povrchu vozovky dochází k postupnému **zhoršování protismykových vlastností**. To se vyskytuje hlavně tam, kde dochází k vodorovnému zatížení povrchu vozovky záběrem kol, tj. ve stoupání a klesání, brzdění před křižovatkou, přechody pro chodce, železničními přejezdy a před zatačkami.

¹³ TP 87 – Technické podmínky „Navrhování údržby a oprav netuhých vozovek“ vydané odborem silniční infrastruktury MD.

¹⁴ Smlouva č. 999/SFZ/2024 o finančním zajištění činností dle vyhlášky Ministerstva dopravy č. 342/2023 Sb. z rozpočtu Státního fondu dopravní infrastruktury.

Dalšími vadami jsou **vyjeté koleje, prohlubně a další deformace vozovky**. Vady na **zemním tělese komunikace** mají vliv na únosnost dané komunikace s následkem stanovení objízdných tras pro vozidla s vyšší hmotností. **Výtluky** vznikají převážně změnou teplot, kdy do nedostatečně ztuhlé vrstvy pronikne voda, která zmrzne a naruší soudržnost asfaltové směsi. Vyskytující se **trhliny** vedou ke zvýšenému namáhání a předčasné únavě obrusné vrstvy, což má za následek kromě snížení únosnosti vozovky i tvorbu výtluků. Výše uvedené vady vyskytující se na silnicích ve stupni havarijním a nevyhovujícím mají vliv **na bezpečnost a komfort silničního provozu**.

NKÚ zjistil, že ŘSD v roce 2021 evidovalo celkem 114 škodních událostí, které řešilo v souvislosti s výše uvedenými poruchami na dálnicích a silnicích I. třídy a vyplatilo poškozeným účastníkům silničního provozu náhradu za vzniklou škodu na dopravním prostředku (systém ŘSD neumožňuje identifikaci, zda se jedná o škodní událost na dálnici nebo silnici I. třídy). Celkem se jednalo o částku ve výši 476 285 Kč. V celém kontrolovaném období let 2018–2023 řešilo ŘSD na silnicích I. třídy a na dálnicích celkem 444 škodních událostí, na jejichž základě ŘSD vyplatilo částku 1 960 753 Kč.

Poskytnuté peněžní prostředky na opravu silnic I. třídy v kontrolovaném období.

ŘSD v kontrolovaném období 2018–2023 požadovalo od SFDI peněžní prostředky na opravy a údržbu silnic I. třídy ve výši celkem 55 625,1 mil. Kč. Na základě těchto požadavků byly uzavřeny smlouvy o poskytnutí peněžních prostředků z rozpočtu SFDI v jednotlivých letech. ŘSD žádalo každoročně o navýšení peněžních prostředků a na základě schválení jeho požadavků byly uzavřeny dodatky ke smlouvám o poskytnutí finančních prostředků z rozpočtu SFDI. Toto navýšení na základě rozpočtových opatření v kontrolovaném období činilo částku 6 918,7 mil. Kč. ŘSD skutečně čerpalo peněžní prostředky na opravy a údržbu silnic I. třídy ve výši 62 543,1 mil. Kč (viz tabulka č. 2).

ŘSD v kontrolovaném období let 2018–2023 čerpalo v průměru na opravy a údržbu silnic I. třídy částku, kterou požadovalo, přesto v době kontroly byla téměř třetina délky silnic I. třídy v nevyhovujícím a havarijním stupni.

Tabulka č. 2: Střednědobý výhled, výše požadavku ŘSD, poslední zasmluvněná částka a skutečné čerpání v kontrolovaném období 2018–2023 (v Kč)

Rok	Střednědobý výhled SFDI	Výše požadavku ŘSD zaslaného na SFDI	Poslední zasmluvněná částka na základě rozpočtových opatření	Skutečné čerpání
2018	7 500 000 000	7 500 000 000	9 800 000 000	9 799 468 481
2019	7 800 000 000	8 500 000 000	11 351 886 000	11 351 879 253
2020	8 160 000 000	7 125 106 000	10 100 000 000	10 099 966 290
2021	8 323 000 000	11 000 000 000	10 280 000 000	10 279 867 406
2022	10 500 000 000	10 500 000 000	10 385 946 000	10 385 938 772
2023	10 800 000 000	11 000 000 000	10 626 000 000	10 625 969 227
Celkem	53 083 000 000	55 625 106 000	62 543 832 000	62 543 089 429

Zdroj: data ŘSD, vypracoval NKÚ.

SFDI v kontrolovaném období žádné systematické hodnocení stavu oprav a údržby silnic I. třídy neprováděl. Přitom je SFDI oprávněn v souladu s ustanovením § 3 odst. 1 a 7 zákona č. 104/2000 Sb. kontrolovat u příjemců užití peněžních prostředků dle uzavřených smluv. Schvalování peněžních prostředků na opravy a údržbu silnic I. třídy v jednotlivých letech prováděl SFDI na základě platného střednědobého výhledu. Rovněž schvalování navýšení

peněžních prostředků v jednotlivých letech neprováděl SFDI na základě vlastního zmapování stavu silnic I. třídy, ale na základě předloženého požadavku ŘSD.

MD hodnocení stavu silnic I. třídy neprovádělo, delegovalo tuto činnost na ŘSD.

V souvislosti se změnou právní formy na státní podnik uzavřelo ŘSD se SFDI dne 11. 1. 2024 smlouvu č. 999/SFZ/2024 o finančním zajištění činností dle vyhlášky Ministerstva dopravy č. 342/2023 Sb. z rozpočtu Státního fondu dopravní infrastruktury. Ve smlouvě je zakotvena povinnost, že SFDI bude kontrolovat nakládání s finančními prostředky.

2. Stav silnic I. třídy není ŘSD řádně zmapován

V kontrolovaném období probíhaly hlavní prohlídky v letech 2018 a 2023. Dle vyhlášky č. 104 /1997 Sb. je cílem hlavní prohlídky zjištění stavebně technického stavu komunikace, včetně jejích součástí a příslušenství. Hlavní prohlídka se provádí nejméně jednou za pět let. V rámci hlavní prohlídky je sledováno celé těleso komunikace, jeho příslušenství (svislé dopravní značení atd.) včetně technického stavu a je sledováno také odvodňovací zařízení (propustky, příkopy, rigoly, trativody apod.). Hlavní prohlídka má být prováděna v uzlovém lokalizačním systému, měření a vyhodnocení má být prováděno schválenými typy měřících přístrojů. Na základě hlavní prohlídky má být komunikace rozdělena podle zjištěných hodnot charakteristik provozní způsobilosti anebo rozsahu jednotlivých poruch vozovky do homogenních sekcí a zatříděna do pěti klasifikačních stupňů. V záznamu z hlavní prohlídky má být také uveden výskyt, umístění a technický stav příslušenství tělesa komunikace, a především rozhodnutí o způsobu údržby nebo opravy dané sekce.

Provádění hlavních prohlídek v roce 2018

Hlavní prohlídky byly prováděny zaměstnanci ŘSD nebo zaměstnanci ŘSD ve spolupráci s externí firmou, která se na provádění prohlídky podílela hodnocením stavu povrchu komunikace. NKÚ kontroloval realizaci hlavních prohlídek u správ Chomutov, Karlovy Vary a Pardubice. U správ ŘSD Chomutov a Karlovy Vary bylo hodnocení stavu povrchu komunikace prováděno externí firmou, všechny ostatní úkony spojené s prováděním hlavní prohlídky prováděli zaměstnanci ŘSD. U správy ŘSD Pardubice byla celá hlavní prohlídka prováděna zaměstnanci ŘSD.

ŘSD při provádění hlavních prohlídek v roce 2018 nepostupovalo v souladu s vyhláškou č. 104/1997 Sb., když nesledovalo celé těleso komunikace, neevidovalo a nesledovalo všechna odvodňovací zařízení a další objekty mimo mostních. Tím řádně nezjistilo stavebně technický stav komunikace, včetně jejích součástí a příslušenství. Dále neprovedlo kontrolu skutečného stavu součástí a příslušenství komunikace, jako jsou svislé dopravní značení záchytná zařízení atd. Hlavní prohlídky na ŘSD správa Pardubice nebyly prováděny v uzlovém lokalizačním systému, měření stavu vozovky nebylo prováděno schválenými typy měřících přístrojů a vozovka při jejich provádění nebyla rozdělena do homogenních sekcí.

Příklad č. 1

NKÚ zkontroloval v roce 2018 u provedených hlavních prohlídek zatřídění stavu vozovky do jednotlivých klasifikačních stupňů, a to u správ Hradec Králové, Jihlava, Olomouc, Ostrava, Pardubice, Praha a Závodu Brno. Hlavní prohlídky u těchto správ a Závodu prováděli v roce 2018 pouze zaměstnanci ŘSD. Ze záznamů z provedených hlavních prohlídek vyplývá, že v roce

2018 bylo v klasifikačním stupni IV – nevyhovující a stupni V – havarijní celkem 25,09 km silnic I. třídy (z toho v klasifikačním stupni IV bylo 25,09 km a v klasifikačním stupni V bylo 0 km).

Na základě předložených dat v roce 2021 z SHV vyplývá, že u výše uvedených šesti správ a Závodu Brno bylo v roce 2021 v klasifikačním stupni IV – nevyhovující a V – havarijní celkem 1 297,92 km silnic I. třídy (z toho v klasifikačním stupni IV bylo 463,99 km a v klasifikačním stupni V bylo 833,93 km).

NKÚ zjistil, že u šesti správ a Závodu Brno bylo v roce 2021 v klasifikačním stupni IV – nevyhovující a stupni V – havarijní celkem o 1 272,83 km silnic I. třídy více než v roce 2018, **což odpovídá nárůstu o 5 073 %.**

Z výše uvedeného příkladu č. 1 vyplývá, že ŘSD v roce 2018 neprovádělo hlavní prohlídky správně a objektivně, protože nárůst o 5 073 % mezi roky 2018 a 2021 není věrohodný.

Příklad č. 2

NKÚ zkontroloval provádění hlavních prohlídek v roce 2018 u správy ŘSD Praha. Inspektor správy ŘSD Praha za jeden den (30. 7. 2018) provedl hlavní prohlídku komunikací I/3 a I/4 v celkové délce 103 km (dle údajů provozního staničení uvedeného v záznamech z hlavních prohlídek) a celý tento úsek včetně krajnice označil klasifikačním stupněm III – vyhovující. Celková délka komunikací správy Praha dle předložených informací k 1. 1. 2018 byla 656,93 km.

NKÚ ze záznamů hlavní prohlídky zjistil, že u poruch vozovky nebyl detailně zaznamenán jejich rozsah (poloha, délka) a umístění na vozovce, jevy zjištěné v průběhu hlavní prohlídky nejsou doplněny o dostupné údaje proměnných parametrů (drsnost, podélná a příčná nerovnost, zbytková životnost) změřené a vyhodnocené na základě příslušných ČSN. Dále ŘSD na základě zjištěných hodnot charakteristik provozní způsobilosti nebo rozsahu jednotlivých poruch vozovky nerozdělilo vozovku do homogenních sekcí, nerozhodlo o způsobu údržby nebo opravy a nesledovalo součásti a příslušenství komunikace a jejich výskyt (poloha, délka). Povinnost provádění výše uvedených úkonů při hlavních prohlídkách stanoví vyhláška č. 104/1997 Sb.

Z výše uvedeného příkladu č. 2 vyplývá, že správa ŘSD Praha na základě takto prováděných hlavních prohlídek neměla řádně zmapován stavebně technický stav silnic I. třídy včetně součástí a příslušenství.

Provádění hlavních prohlídek v roce 2023

NKÚ kontroloval realizaci hlavních prohlídek u správ Chomutov, Karlovy Vary a Pardubice. **ŘSD při provádění hlavních prohlídek i v roce 2023 nepostupovalo v souladu s vyhláškou č. 104/1997 Sb.,** když nesledovalo celé těleso komunikací, nesledovalo a neevidovalo všechna odvodňovací zařízení a další objekty mimo mostních. Tím řádně nezjistilo stavebně technický stav komunikací, včetně jejich součástí a příslušenství. Dále neprovedlo kontrolu skutečného stavu součástí a příslušenství komunikací, jako jsou svislé dopravní značení záchytná zařízení atd.

3. ŘSD dosud plně nevyužívá systém hospodaření s vozovkou pro optimalizaci plánování oprav a údržby

První zmínka o SHV byla uvedena v opatření k nápravě zjištěných nedostatků z kontrolní akce NKÚ č. 13/27¹⁵. V tomto opatření k nápravě MD mj. uvedlo, že pověří ŘSD sestavením plánu oprav a údržby vozovek a mostů pro stavební rok 2015 s využitím systému hospodaření s vozovkou, a to v termínu do prosince 2014. Druhá zmínka o SHV byla uvedena v opatření k nápravě zjištěných nedostatků z kontrolní akce NKÚ č. 19/10. Jedním z nápravných opatření bylo zavedení systému SHV s termínem spuštění ostrého provozu na ŘSD v prosinci roku 2021.

Žádné z těchto opatření k nápravě nedostatků zjištěných kontrolou NKÚ zatím splněno nebylo.

Pro optimalizaci nákladů a sledování kvality plánování údržby a oprav silnic I. třídy je na ŘSD implementován SHV, který má poskytovat aktuální a objektivní informace o stavu pozemních komunikací a optimalizovat plánování stavební činnosti na základě získaných údajů a znalostí o dostupných technologiích. Cílem SHV je průkazné a optimální využití peněžních prostředků a umožnění standardizovat a kontrolovat rozhodovací procesy.

V červnu 2016 uskutečnilo ŘSD průzkum trhu k ověření předpokládané ceny a kvalifikačních kritérií. Oznámení o zahájení zadávacího řízení veřejné zakázky bylo uveřejněno ve Věstníku veřejných zakázek v květnu 2017. Nabídku podali dva účastníci. Smlouva o vývoji a dodávce SHV byla s vybraným účastníkem uzavřena dne 10.12.2019, celková cena činila 179 141 303 Kč bez DPH.

S ohledem na to, že vznikly nepředvídatelné komplikace, spojené s kybernetickým útokem v prostředí ŘSD, nemělo ŘSD možnost v průběhu roku 2022 sestavit zkušební plán údržby, oprav a rekonstrukcí pro rok 2023, bez něhož nebylo možné optimalizaci SHV řádně dokončit. Na základě těchto skutečností byl uzavřen dodatek č. 1 ke smlouvě, dle kterého se plánuje plné spuštění (dokončení optimalizace) aplikace SHV včetně projektové úrovně a bilanční aplikace k 1. 10. 2024.

NKÚ při kontrole zjistil, že plánování oprav na rok 2024 neprobíhalo plně v SHV. Rovněž pro roky 2025 a 2026 nebude probíhat plánování oprav silnic I. třídy pouze v SHV, ale budou dobíhat již dříve realizované a připravované akce stále ještě v systému JSIVV. V současné době ŘSD provozuje oba systémy, jak SHV, tak i JSIVV. **Podle odhadu ŘSD bude plné využívání SHV pro plánování oprav a údržby silnic I. třídy probíhat výlučně v SHV až od roku 2027.**

4. Ve dvou zjištěných případech byly peněžní prostředky na opravy vad vynaloženy nevhodně

Sběr vad a jejich následnou evidenci provádí ŘSD v systému CEV – v modulu Vady. Tento modul byl spuštěn k 1. 7. 2019, ale evidence vad probíhala ze strany ŘSD již před tímto datem.

NKÚ zjistil, že ŘSD ve dvou případech k opravám vad (výtluků) nevyužívalo standardní hospodárnější technologie prováděné během letního období od dubna do října, ale tyto opravy provádělo pouze provizorně v zimním období. ŘSD vady v systému CEV zaevidované a opravené technologií „studené balené směsi“ v zimním období vedlo jako opravené

¹⁵ Kontrolní akce č. 13/27 – *Peněžní prostředky určené na akce oprav a údržby pozemních komunikací*, kontrolní závěr byl zveřejněn v částce 2/2014 *Věstníku NKÚ*.

a vyřadilo je z dalšího sledování a nevedlo je jako vady, které je nutné ve stavební sezóně opravit.

Během stavební sezóny by mělo ze strany ŘSD docházet k opravám vad zaevidovaných v systému CEV, které byly opraveny provizorně v zimním období, aby se předcházelo dalším provizorním opravám v následujícím zimním období.

Výše uvedený postup oprav vad považuje NKÚ za nevhodný.

V rámci kontroly NKÚ byly zjištěny dva příklady opakujících se oprav totožných vad na stejném místě.

Příklad č. 3

Správa ŘSD Chomutov

Stejná vada byla zaevidována během necelých 4,5 let v osmi případech (16. 1. 2019; 23. 3. 2020; 23. 11. 2020; 24. 2. 2021; 5. 3. 2022; 1. 9. 2022; 19. 1. 2023 a 6. 3. 2023), kdy v sedmi případech došlo k opravě studenou balenou směsí v zimním období, tj. v nepříznivých klimatických podmínkách pro opravu asfaltového krytu vozovky (provizorní opatření), a pouze v posledním zaevidovaném záznamu ze dne 9. 6. 2023 byla provedena trvalá (finální) oprava asfaltového krytu ve stavební sezóně a ve vhodných klimatických podmínkách pro opravu asfaltového krytu vozovky. ŘSD nepostupovalo v souladu s vlastní interní směrnicí tím, že zjištěné vady opravovalo pouze v zimním období a konečnou opravu během letní stavební sezóny provedlo až po téměř 4,5 letech od prvního zaevidování vady.

Příklad je doložen fotodokumentací, která je přílohou č. 2 tohoto kontrolního závěru.

Výše uvedeným postupem opravy na správě ŘSD Chomutov došlo k tomu, že ŘSD tuto vadu opravilo řádně až téměř po 4,5 letech.

Příklad č. 4

Správa ŘSD Pardubice

Stejná vada byla zaevidována během dvou let ve čtyřech případech (10. 1. 2021; 4. 2. 2022; 18. 12. 2022 a 15. 1. 2023) a ve všech čtyřech případech došlo k opravě studenou balenou směsí v zimním období, tj. v nepříznivých klimatických podmínkách pro opravu asfaltového krytu vozovky (provizorní opatření). ŘSD nepostupovalo v souladu s vlastní interní směrnicí tím, že zjištěné vady opravovalo pouze v zimním období a ani jednu vadu neopravilo během letní stavební sezóny a ve vhodných klimatických podmínkách pro opravu asfaltového krytu vozovky.

Mezi vadou, která byla opravena dne 18. 12. 2022, a vadou zjištěnou dne 15. 1. 2023 uplynul méně než měsíc, tzn. trvanlivost opravy, i když provizorní, byla kratší než jeden měsíc.

Výše uvedeným postupem opravy na správě ŘSD Pardubice došlo k tomu, že ŘSD tuto vadu řádně neopravilo ani po dvou letech.

5. Postup ŘSD při zadání veřejné zakázky nevytvořil předpoklady pro hospodárné vynakládání peněžních prostředků

ŘSD zahájilo v červnu 2019 zjednodušené podlimitní řízení na veřejnou zakázku „Rámcová dohoda na stavební práce – opravy asfaltových hutněných vrstev vozovek Vysočina.“

Předpokládanou hodnotu ve výši 23 857 600 Kč stanovilo ŘSD podle platného cenového normativu SFDI (ceník OTSKP).¹⁶

ŘSD obdrželo nabídku od jediného účastníka s cenou **převyšující tento normativ o 48 %** a tohoto účastníka vybralo k uzavření smlouvy. Rámcovou dohodu s vybraným dodavatelem ŘSD uzavřelo dne 3. 10. 2019 s celkovou cenou za 48 měsíců plnění ve výši 35 351 415 Kč bez DPH (42 775 212 Kč včetně DPH). ŘSD dodavateli uhradilo 42 775 212 Kč včetně DPH.

ŘSD nevytvořilo předpoklady pro hospodárné vynakládání peněžních prostředků, když v říjnu 2019 uzavřelo rámcovou dohodu s vybraným dodavatelem, přestože opravy asfaltových hutněných vrstev vozovek se v zimním období provádět nemohou, nabídková cena byla výrazně vyšší a jednalo se o nabídku jediného účastníka, tj. bez konkurence jiných nabídek. Plnění na základě uzavřené smlouvy v roce 2019 neprobíhalo.

ŘSD přitom na výběr dodavatele a uzavření rámcové dohody nemuselo spěchat. Vzhledem k tomu, že opravy AHV mohou být započaty až od měsíce dubna, prodlení z neuzavření smluvního vztahu nehrozilo.

U ostatních kontrolovaných Správ ŘSD nebyly při zadávání veřejných zakázek na opravy AHV zjištěny nedostatky.

6. MD neplní již 17 let svoji zákonnou povinnost

Zákon č. 13/1997 Sb. stanoví, že *Centrální evidenci pozemních komunikací* vede MD nebo jím pověřená osoba. V CEPK mají být evidovány informace o pozemních komunikacích, údaje z rozhodnutí o uzavírkách a objížďkách na dálnicích, silnicích, místních komunikacích a veřejně přístupných účelových komunikacích, údaje o zázaku nebo omezení tranzitní nákladní dopravy a o povolení zvláštního užívání dálnic, silnic a místních komunikací. Provozovatel CEPK má tyto informace neprodleně po jejich zveřejnění poskytnout mj. Hasičskému záchrannému sboru České republiky, zdravotnické záchranné službě, Policii ČR a dopravcům v linkové osobní dopravě. Způsob předávání údajů do CEPK, jejich druh, rozsah a formát, způsob vedení CEPK, způsob a rozsah zveřejnění údajů vedených v této evidenci má stanovit prováděcí právní předpis. Tyto povinnosti má MD stanoveny od 1. ledna 2007.

MD v rozporu s ustanovením § 29a odst. 1 a 8 zákona č. 13/1997 Sb. nevede CEPK, ani nepověřilo jejím vedením jinou osobu a ani nevydalo prováděcí předpis k CEPK. MD tak nepostupovalo v souladu s ustanoveními § 20, § 21 a § 24 kompetenčního zákona¹⁷. Důsledkem je stav, kdy vlastníci a uživatelé pozemních komunikací a příslušné správní úřady nemohou plně využívat informace o uzavírkách, objížďkách, omezeních provozu apod. na všech kategoriích pozemních komunikací.

NKÚ zjistil, že zveřejňování některých informací probíhá prostřednictvím celostátního dopravního informačního systému, který provozuje ŘSD, konkrétně modulu *Centrální evidence uzavírek*¹⁸. Silniční správní úřady jsou tak povinny předávat informace o uzavírkách, objížďkách a o zvláštním užívání pozemní komunikace (pokud na základě vydaného rozhodnutí

¹⁶ OTSKP – Oborový třídník stavebních konstrukcí a prací, používaný zejména pro údržbu, opravy a rekonstrukce.

¹⁷ Zákon č. 2/1969 Sb., o zřízení ministerstev a jiných ústředních orgánů státní správy České republiky.

¹⁸ Vyhláška č. 3/2007 Sb., o celostátním dopravním informačním systému, která upravuje provozování celostátního dopravního informačního systému však stanoví, že silniční správní úřady sbírají z pozemních komunikací informace mající vliv na bezpečnost a plynulost provozu na pozemních komunikacích, a to prostřednictvím CEPK s odkazem na ustanovení § 29a zákona č. 13/1997 Sb.

dojde k omezení provozu na pozemní komunikaci). V ostatních případech (údaje o zakazu nebo omezení tranzitní nákladní dopravy a údaje o povolení zvláštního užívání) není povinnost silničních správních úřadů zveřejňovat tyto údaje v jiném systému než CEPK žádným právním předpisem stanovena. Zveřejňování uvedených údajů prostřednictvím systému *Centrální evidence uzavírek* se děje na bázi dobrovolnosti. Až teprve zavedení CEPK zajistí povinnost zveřejnění všech stanovených údajů a informací.

NKÚ již na chybějící *Centrální evidenci pozemních komunikací* upozorňoval v kontrolním závěru z kontrolní akce NKÚ č. 19/10. MD od roku 2007 neplní svou zákonnou povinnost vést *Centrální evidenci pozemních komunikací* a dosud nevydalo ani příslušný prováděcí předpis.

7. Kontrolou 57 akcí nebylo zjištěno neúčelné vynakládání peněžních prostředků.

NKÚ provedl kontrolu **22 akcí oprav** komunikací na Správách České Budějovice, Chomutov, Ostrava a Závodě Brno. NKÚ si dále k podrobné kontrole vybral **devět akcí oprav obrusné vrstvy**, kde základním kritériem bylo, že vybraná akce obsahovala položku dle oborového třídníku stavebních konstrukcí a prací – asfaltový koberec mastixový. Jedná se o obrusnou vrstvu komunikace, tzn. nejvrchnější vrstvu krytu vozovky, po které je prováděn (převáděn) provoz silničních vozidel. Dále si NKÚ vybral ke kontrole **12 akcí údržby na opravě trhlin v asfaltobetonovém krytu vozovky** realizovaných na základě rámcových dohod v letech 2019 a 2020 a **14 akcí údržbových prací na opravě asfaltových hutněných vrstev**. NKÚ nezjistil kontrolou těchto 57 akcí nedostatky z hlediska účelnosti vynakládání peněžních prostředků. Přehled jednotlivých kontrolovaných akcí u konkrétních správ ŘSD a Závodu Brno je uveden v příloze č. 3 tohoto kontrolního závěru.

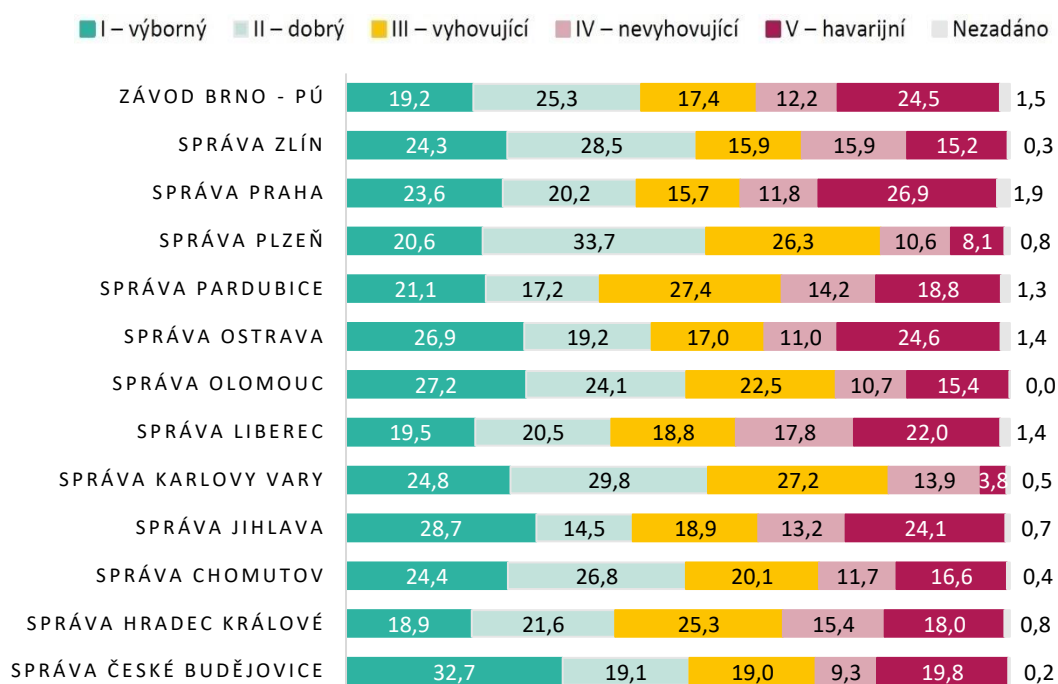
Seznam zkratk

AHV	asfaltové hutněné vrstvy
CEPK	<i>Centrální evidence pozemních komunikací</i>
CEV	<i>Centrální evidence vad</i>
ČSN	česká technická norma
DPH	daň z přidané hodnoty
JSIVV	<i>Jednotný systém informací ve výstavbě</i>
MD	Ministerstvo dopravy
NKÚ	Nejvyšší kontrolní úřad
Pásokm	pásokilometr
ŘSD	Ředitelství silnic a dálnic s. p.
SFDI	Státní fond dopravní infrastruktury
SHV	systém hospodaření s vozovkou
TP	technické podmínky
Závod	Závod Brno (útvár ŘSD)

Celkový přehled stavu silnic I. třídy v letech 2021 až 2023 po jednotlivých letech a správách/Závodě ŘSD.

Celkový stav silnic I. třídy v roce 2021 po jednotlivých správách/Závodě dle zatřídění do jednotlivých klasifikačních stupňů v procentech je uveden v následujícím grafu č. 1 (nejvyšší procento úseků silnic I. třídy zatříděných do klasifikačního stupně nevyhovující a havarijní se nacházelo pod správou Liberec a správou Praha).

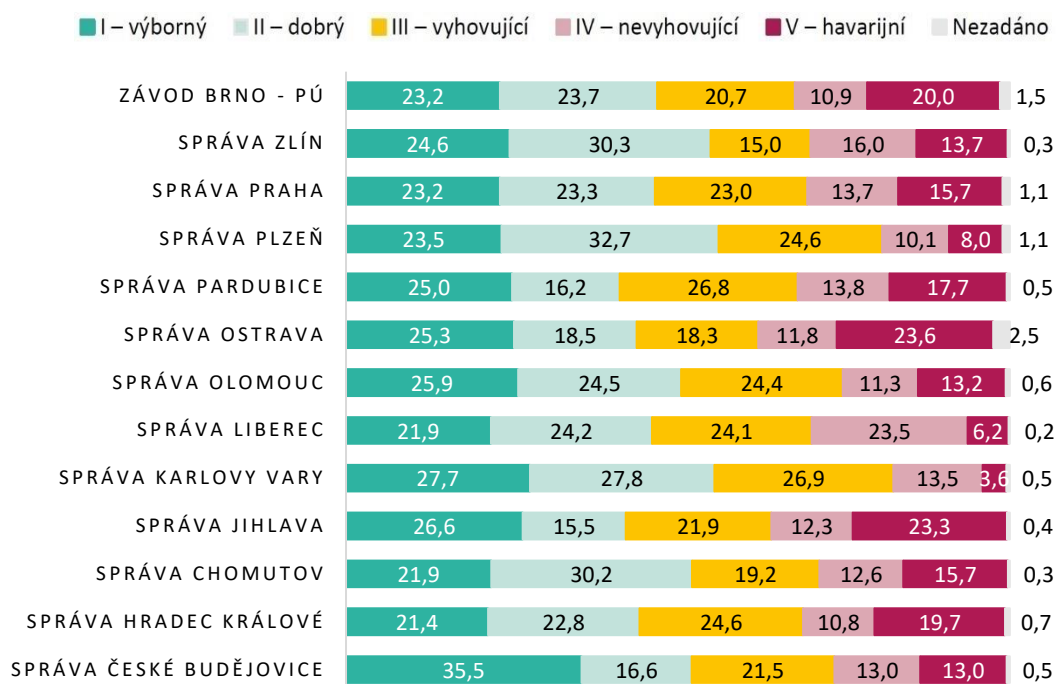
Graf č. 1: Silnice I. třídy podle klasifikačních stupňů v roce 2021



Zdroj: data ŘSD, vypracoval NKÚ.

Celkový stav silnic I. třídy v roce 2022 po jednotlivých správách/Závodě dle zatřídění do jednotlivých klasifikačních stupňů v procentech je uveden v následujícím grafu č. 2 (nejvyšší procento úseků silnic I. třídy zatříděných do klasifikačního stupně nevyhovující a havarijní se nacházelo pod správou Jihlava a správou Ostrava).

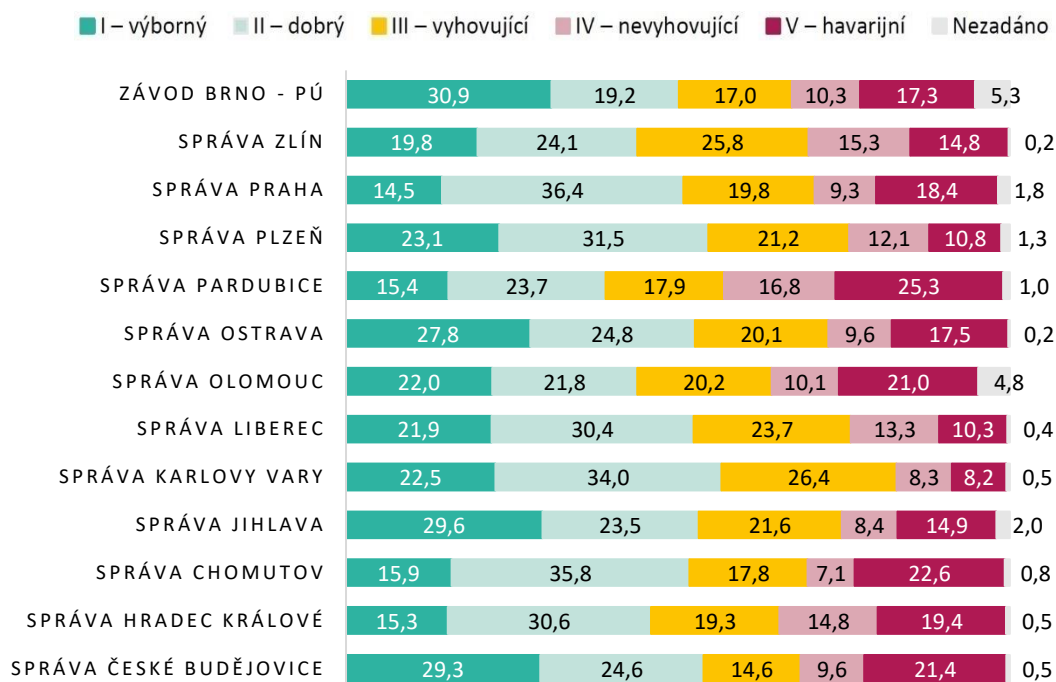
Graf č. 2: Silnice I. třídy podle klasifikačních stupňů v roce 2022



Zdroj: data ŘSD, vypracoval NKÚ.

Celkový stav silnic I. třídy v roce 2023 po jednotlivých správách/Závodě dle zatřídění do jednotlivých klasifikačních stupňů v procentech je uveden v následujícím grafu č. 3 (nejvyšší procento úseků silnic I. třídy zatříděných do klasifikačního stupně nevyhovující a havarijní se nacházelo pod správou Pardubice a správou Hradec Králové).

Graf č. 3: Silnice I. třídy podle klasifikačních stupňů v roce 2023



Zdroj: data ŘSD, vypracoval NKÚ.

**Vývoj odstraňování totožného výtlučku v Bílině u správy ŘSD Chomutov
od 01/2019 do 06/2023**

(data a fotografie převzata od ŘSD ze systému CEV – modul Vady)

1)



Vada č. 244281 byla poprvé zaevidována do systému CEV dne 16. 1. 2019.



Vada byla **poprvé** provizorně opravena studenou balenou směsí dne 29. 1. 2019.

2)



Vada č. 343619 na stejném místě byla dále zaevidována do systému CEV dne 23. 3. 2020.



Vada byla **podruhé** provizorně opravena studenou balenou směsí dne 26. 3. 2020.

3)



Vada č. 396225 na stejném místě byla dále zaevidována do systému CEV dne 23. 11. 2020.



Vada byla **potřetí** provizorně opravena studenou balenou směsí dne 24. 11. 2020.

4)



Vada č. 413883 na stejném místě byla dále zaevidována do systému CEV dne 24. 2. 2021.



Vada byla **počtvrté** provizorně opravena studenou balenou směsí dne 26. 2. 2021.

5)



Vada č. 489059 na stejném místě byla dále zaevidována do systému CEV dne 5. 3. 2022.



Vada byla **popáté** provizorně opravena studenou balenou směsí dne 9. 3. 2022.

6)



Vada č. 508212 na stejném místě byla dále zaevidována do systému CEV dne 1. 9. 2022.



Vada byla **pošesté** provizorně opravena studenou balenou směsí dne 9. 2. 2023.

7)



Vada č. 546427 na stejném místě byla dále zaevidována do systému CEV dne 6. 3. 2023.



Vada byla **posedmé** provizorně opravena studenou balenou směsí dne 9. 3. 2023.

8)



Vada č. 534656 na stejném místě byla dále zaevidována do systému CEV dne 19. 1. 2023.



Vada byla opravena **poosmé trvale (finálně)** teplou obalovanou směsí dne 9. 6. 2023, **tedy až po téměř 4,5 letech.**

Přehled kontrolovaných akcí

Poř. č.	Ev. č.	Název akce	Správa/ Závod	Skutečné náklady (kontrolovaný objem)	
				v Kč (bez DPH)	v Kč (vč. DPH)
1.	40057	I/34 Dvorce–Třeboň	České Budějovice	34 356 548,79	41 571 424,04
2.	40081	I/4 Strážný – Strážný přechod	České Budějovice	98 989 324,83	119 777 083,05
3.	40791	I/39 Lenora–Houžná	České Budějovice	32 968 503,21	39 891 888,88
4.	26473	I/4 Brusy–Strakonice	České Budějovice	97 094 555,21	117 484 411,80
5.	45807	I/34 Nekrasín–Vodná	České Budějovice	131 414 473,32	158 951 276,32
6.	45808	I/20 Písek průtah	České Budějovice	107 396 266,43	129 949 482,38
7.	40193	I/13 trafo – Chvojno, oprava komunikace	Chomutov	13 238 131,95	16 018 139,65
8.	55744	I/15 Chrástce–Hořenec, oprava komunikace	Chomutov	9 608 143,17	11 625 853,24
9.	55746	I/15 Hořenec–Libčeves, oprava komunikace	Chomutov	50 589 860,42	61 213 731,11
10.	35302	I/9 Lesné–Rumburk, oprava silnice	Chomutov	44 468 171,51	53 806 487,52
11.	44926	I/13 Pruněřov–Zelená, oprava komunikace	Chomutov	59 095 477,32	71 505 527,55
12.	40207	I/62 Suchá Kamenice – OÚ Hřensko, OÚ Hřensko – st. hranice, oprava komunikace	Chomutov	41 980 553,16	50 796 469,33
13.	45766	I/68 Střítež–Rakovec	Ostrava	37 571 575,95	45 461 606,89
14.	36452	I/57 Nový Jičín – Hodslavice	Ostrava	126 041 973,49	152 510 788,86
15.	45030	I/56 Frýdek–Místek – Pstruží	Ostrava	126 817 680,11	153 449 392,93
16.	40602	I/57 Fulnek–Životice	Ostrava	69 735 394,85	84 379 827,77
17.	45033	I/11 Havířov – průtah	Ostrava	45 420 108,96	54 958 331,64
18.	45208	I/48 Frýdek–Místek, opěrné zdi v km 48,24	Ostrava	53 867 395,93	65 179 549,11
19.	49776	I/54 Moravský Písek – Veselí nad Moravou	Brno	57 101 403,66	69 092 699,41
20.	51897	I/38 Vrbovec – hranice ČR – oprava povrchu komunikace	Brno	84 085 657,00	103 370 590,97
21.	45623	I/55 Rohatec–Hodonín – oprava povrchu	Brno	51 853 327,10	63 742 526,29
22.	55819	I/50 Křižanovice–Bučovice – oprava povrchů	Brno	43 128 386,60	53 815 217,79
23.	42970	I/14 Lhota za Červeným Kostelcem, oprava silnice	Hradec Králové	17 890 319,00	21 647 287,00
24.	40260	I/34 Pravíkov–Božejov	Jihlava	50 972 765,26	61 677 045,97
25.	40023	I/6 Bochov – směr Praha	Karlovy Vary	111 312 060,19	134 687 592,82
26.	40294	I/13 Kunratice u Cvikova – Lvová	Liberec	60 123 773,36	72 749 765,77
27.	45830	I/44 Bludov – průtah	Olomouc	20 243 226,97	24 494 304,63
28.	50191	I/35 Gajer–Hřebeč, OŽK, SO 101 Gajer–Lačnov	Pardubice	91 012 577,68	110 125 218,99
29.	46016	I/20 Třebčice–Životice	Plzeň	52 401 505,53	63 405 821,53
30.	45210	I/4 Milín–Chraštice	Praha	48 231 374,66	58 359 963,34
31.	45435	I/50 Veletiny–Pepčín	Zlín	57 083 975,75	69 071 610,66

Poř. č.	Ev. č.	Název akce	Správa/ Závod	Skutečné náklady (kontrolovaný objem)	
				v Kč (bez DPH)	v Kč (vč. DPH)
32.	45259	Opravy AHV Hradec Králové	Hradec Králové	55 853 600,00	67 582 856,00
33.	45260	Opravy AHV Jičín	Hradec Králové	55 853 600,00	67 582 856,00
34.	45262	Opravy AHV Náchod a Rychnov	Hradec Králové	55 853 600,00	67 582 856,00
35.	45263	Opravy AHV Trutnov	Hradec Králové	55 853 600,00	67 582 856,00
36.	50016	Opravy AHV Domažlice	Plzeň	39 320 696,80	47 578 043,13
37.	50013	Opravy AHV Plzeň jih	Plzeň	39 791 279,16	48 147 447,78
38.	50019	Opravy AHV Plzeň město	Plzeň	55 475 393,52	67 125 226,16
39.	50012	Opravy AHV Klatovy	Plzeň	44 648 272,00	54 024 409,12
40.	49824	Opravy AHV Plzeň sever	Plzeň	48 995 648,00	59 284 734,08
41.	50084	Opravy AHV Liberec	Liberec	38 349 228,68	46 402 566,70
42.	50083	Opravy AHV Česká Lípa	Liberec	28 763 360,00	34 803 665,60
43.	50082	Opravy AHV Semily	Liberec	34 477 200,00	41 717 412,00
44.	49972	Opravy AHV Jablonec	Liberec	35 462 720,00	42 909 891,20
45.	40465	Opravy AHV vozovek Vysočina (Jihlava)	Jihlava	35 351 414,60	42 775 211,67
46.	40466	Oprava Trhlin v AB vozovce správa Jihlava	Jihlava	10 604 950,00	12 831 989,50
47.	45067	Oprava Trhlin v AB vozovce správa Pardubice	Pardubice	12 446 730,00	15 060 543,30
48.	45180	Oprava Trhlin v AB vozovce správa Olomouc oblast sever	Olomouc	5 540 640,00	6 704 174,40
49.	45179	Oprava Trhlin v AB vozovce správa Olomouc oblast jih	Olomouc	1 117 800,00	1 352 538,00
50.	45181	Oprava Trhlin v AB vozovce správa Olomouc oblast střed	Olomouc	1 849 900,50	2 238 379,60
51.	40078	Oprava Trhlin v AB vozovce správa Ostrava	Ostrava	18 619 055,00	22 529 056,55
52.	40186	Oprava Trhlin v AB vozovce správa Zlín	Zlín	8 838 800,00	10 694 948,00
53.	50068	Oprava Trhlin v AB vozovce na území JmK	Brno	14 927 200,00	18 061 912,00
54.	45356	Oprava Trhlin v AB vozovce v Jihočeském kraji	České Budějovice	19 981 000,00	24 177 010,00
55.	49774	Oprava Trhlin v AB vozovce v Plzeňském kraji	Plzeň	21 982 000,00	26 598 220,00
56.	49992	Oprava Trhlin v AB vozovce v Karlovarském kraji	Karlovy Vary	19 600 000,00	23 716 000,00
57.	50070	Oprava Trhlin v AB vozovce v Libereckém kraji	Liberec	6 268 800,00	7 585 248,00
		Celkem			3 261 420 968,03

Zdroj: data ŘSD, vypracoval NKÚ.