



Kontrolní závěr z kontrolní akce

17/05

Výstavba, modernizace a rekonstrukce dálnic

Kontrolní akce byla zařazena do plánu kontrolní činnosti Nejvyššího kontrolního úřadu (NKÚ) na rok 2017 pod číslem 17/05. Kontrolní akci řídil a kontrolní závěr vypracoval člen NKÚ Ing. Jiří Adámek.

Cíli kontroly bylo prověřit, zda:

- jsou plněny záměry budování sítě dálnic,
- byly při realizaci akcí dosaženy stanovené cíle s odpovídajícími náklady.

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

Kontrolované osoby:

Ministerstvo dopravy (MD),
Státní fond dopravní infrastruktury (SFDI),
Ředitelství silnic a dálnic ČR (ŘSD).

Námítky proti kontrolnímu protokolu, které podalo MD, vypořádal vedoucí skupiny kontrolujících rozhodnutím o námitkách.

Kolegium NKÚ na svém XVII. jednání, které se konalo dne 27. listopadu 2017,

schválilo usnesením č. 5/XVII/2017

kontrolní závěr v tomto znění:

I. Úvodní informace

Dálnice je pozemní komunikace určená pro dálkovou a mezistátní dopravu, která je budována bez úrovnových křížení, s oddělenými místy napojení pro vjezd a výjezd a která má směrově oddělené jízdní pásy¹. Rozdělují se na dálnice I. třídy a dálnice II. třídy².

MD zpracovává koncepce pro oblast dopravy, schvaluje investiční záměry staveb dálnic a vydává stavební povolení pro stavby dálnic. **SFDI** byl zřízen zákonem č. 104/2000 Sb.³, odpovídá za financování staveb dálnic podle schváleného rozpočtu. **ŘSD** je státní příspěvková organizace, která prostřednictvím Generálního ředitelství, dvou závodů a 11 správ vykonává investorskou činnost v oblasti staveb dálnic. Kontrola u ŘSD byla provedena na Generálním ředitelství, závodě Praha a správách Chomutov a Zlín.

NKÚ kontrolní akcí č. 17/05 především ověřoval:

- naplňování koncepčních záměrů výstavby dálnic,
- vytváření předpokladů pro plynulou, hospodárnou a efektivní realizaci staveb dálnic,
- přípravu a realizaci staveb dálnic uvedených v příloze č. 1,
- přiměřenost nákladů staveb dálnic uvedených v příloze č. 3,
- účinnost opatření přijatých k předchozí kontrole NKÚ.

Výstavbu dálnic kontroloval NKÚ naposledy v roce 2012 kontrolní akcí č. 12/18⁴ *Peněžní prostředky určené na výstavbu dálnic a rychlostních komunikací*. Zjištěny zejména byly:

- nedostatky v koncepční činnosti,
- dlouhá doba přípravy staveb,
- nevytvoření odpovídajících předpokladů v přípravě pro řádný průběh realizace staveb,
- neúčinné mechanismy pro kontrolu a posuzování cen staveb,
- odhadovaný potenciál možných úspor v procesu výstavby dálnic ve výši 12 % až 20 % z celkových nákladů staveb.

Vláda usnesením ze dne 16. října 2013 č. 771⁵ uložila ministru dopravy realizovat soubor opatření uvedený MD ve stanovisku ke kontrolnímu závěru z kontrolní akce č. 12/18. Opatření se zejména týkala koncepčního dokumentu pro plánování a výstavbu dopravní infrastruktury, aktualizace podkladů pro oceňování staveb a úpravy vnitřních směrnic v oblasti výstavby dopravní infrastruktury.

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

¹ § 4 zákona č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích.

² Dálnice II. třídy jsou v zásadě bývalé silnice I. třídy, které byly rychlostními silnicemi a které byly novelou zákona č. 13/1997 Sb. přeřazeny od 1. 1. 2016 do kategorie dálnic.

³ Zákon č. 104/2000 Sb., o Státním fondu dopravní infrastruktury.

⁴ Kontrolní závěr z kontrolní akce č. 12/18 byl zveřejněn v částce 3/2013 *Věstníku NKÚ*.

⁵ Usnesení vlády ČR ze dne 16. října 2013 č. 771, *ke Kontrolnímu závěru Nejvyššího kontrolního úřadu z kontrolní akce č. 12/18 Peněžní prostředky určené na výstavbu dálnic a rychlostních komunikací*.

II. Vyhodnocení a shrnutí zjištěných skutečností

Dálniční síť by měla mít po dobudování v roce 2050 délku 2 073 km. V letech 2013–2017 bylo zprovozněno 11 staveb dálnic v délce 79 km. V době ukončení kontroly bylo v provozu 1 240 km dálnic, tj. cca 60 % předpokládané délky sítě dálnic. Na stavby dálnic bylo v letech 2013–2017 vynaloženo 24 mld. Kč včetně DPH, z toho 6 mld. Kč z prostředků Evropské unie.

a) Koncepční záměry v budování sítě dálnic nebyly plněny. Podle stavu v době kontroly nebude do konce roku 2017 zahájena realizace žádné stavby z předpokládaných 15 staveb dálnic. V letech 2018–2020 je reálné zprovoznění jen 7 staveb v délce 52 km. Tempo výstavby tak nedává záruku dokončení sítě dálnic v předpokládaném termínu do roku 2050.

Hlavní příčinou pomalého tempa výstavby byly problémy ŘSD se získáváním územních rozhodnutí a stavebních povolení. Příprava staveb dálnic v období od získání souhlasného stanoviska k vlivům na životní prostředí do vydání pravomocného stavebního povolení trvala v průměru 13 let. Oproti předchozí kontrolní akci NKÚ se prodloužila o 4 roky.

b) Cíle a parametry realizovaných staveb dálnic byly dodrženy. Ceny staveb byly o 33 % až 55 % nižší oproti hodnotě, kterou ŘSD předpokládalo v zadávacích řízeních na jejich dodavatele. Průměrné náklady na výstavbu jednoho kilometru dálnic byly 152 mil. Kč. Oproti předchozí kontrolní akci NKÚ byly nižší o 188 mil. Kč. Porovnání cen vybraných staveb a ocenění položek stavebních prací ukázala, že ceny staveb nebyly významně podhodnoceny nebo nadhodnoceny.

ŘSD nadále nemělo účinný nástroj pro kontrolu a posuzování cen staveb, vytváření předpokladů pro hospodárnou realizaci staveb a stanovení jejich předpokládané hodnoty v zadávacích řízeních na výběr dodavatelů stavebních prací. Porovnání ocenění vybraných položek stavebních prací ukázala, že ceny prací stanovené v závazných podkladech pro oceňování staveb byly nadhodnocené.

Shrnutí zjištěných skutečností:

1. Délky úseků dálnic zprovozňovaných v minulých letech byly značně nerovnoměrné. V letech 1998–2005 a 2011–2017 bylo ročně zprovozněno průměrně cca 16 km dálnic. Naproti tomu v letech 2006–2010 to bylo v průměru 56 km dálnic ročně. Podle stavu v době kontroly je reálné v letech 2018–2020 zprovoznit 52 km dálnic, což je v průměru 17 km ročně. Tempo výstavby tak není pro záměr dobudovat síť dálnic v délce 2 073 km do roku 2050 postačující. Pro jeho dodržení by mělo být po roce 2017 zprovozněno 833 km dálnic, tj. ročně průměrně 25 km dálnic.

Nebyl plněn časový harmonogram realizace staveb uvedený MD v dopravních sektorových strategiích (základní strategický dokument pro výstavbu dopravní infrastruktury) schválených v roce 2013 vládou. Neplnění harmonogramu významně odsouvá dosažení přínosů z realizace staveb, použitých v rámci multikriteriálního hodnocení pro stanovení priority realizace staveb v dopravních sektorových strategiích.

2. Zásadním problémem brzdícím tempo výstavby dálnic byly problémy ŘSD v přípravě staveb, zejména ve fázi od získání souhlasného stanoviska k vlivům na životní prostředí do vydání pravomocného stavebního povolení. Tato fáze přípravy trvala v průměru 13 let. Hlavními příčinami dlouhé doby byly problémy v opakujícím se napadání a odvolávání se účastníků územních a stavebních řízení, se zajišťováním výjimek v oblasti ochrany zvláště chráněných druhů rostlin a živočichů a v majetkoprávním vypořádání.

Ministerstvo životního prostředí vydalo ve vazbě na nařízení vlády č. 283/2016 Sb.⁶ v období listopad 2016 – únor 2017 souhlasná závazná stanoviska k posuzování vlivů na životní prostředí pro 12 prioritních staveb dálnic. Jejich realizace měla být zahájena v letech 2015–2017. V době kontroly však nemělo ŘSD na žádnou z těchto staveb pravomocné stavební povolení.

Zjištění ukázala, že opatření přijatá MD na základě předchozí kontroly NKÚ ke zkrácení doby přípravy staveb se v kontrolovaném období neprojevila.

3. a) Závazným podkladem pro oceňování stavebních prací pozemních komunikací a pro kontrolu a posuzování cen staveb, vytváření předpokladů pro hospodárnou realizaci staveb a stanovení jejich předpokládané hodnoty v zadávacích řízeních na výběr dodavatelů stavebních prací byl oborový třídník. SFDI provedl na základě souboru opatření přijatých MD k minulé kontrole NKÚ aktualizaci jeho cen, ale ty zůstaly i přesto nadhodnocené.

b) Průměrné náklady na výstavbu jednoho kilometru dálnic byly 152 mil. Kč. U staveb posuzovaných v předchozí kontrole NKÚ byly 340 mil. Kč, tj. o 188 mil. Kč vyšší. Náklady na dálniční vozovku se pohybovaly od 2 425 Kč/m² do 3 531 Kč/m², z toho u skupiny komunikace od 897 Kč/m² do 1 392 Kč/m², a náklady na dálniční mosty se pohybovaly od 18 479 Kč/m² do 33 071 Kč/m².

Porovnání cen staveb a ocenění vybraných položek stavebních prací ukázalo, že ceny staveb nebyly významně nadhodnoceny nebo podhodnoceny. Průměrná cena staveb 6 870 Kč/m² byla i srovnatelná s průměrnou cenou staveb 6 882 Kč/m² ve čtyřech státech Evropské unie⁷. Některá ocenění posuzovaných položek stavebních prací vybraných uchazečů však byla významně vyšší než jejich průměrná výše.

4. U všech kontrolovaných staveb byly zjištěny nedostatky a problémy, které měly nebo mohly mít negativní dopad na hospodárnost nákladů staveb dálnic. Většinou však šlo o důsledky nedostatků a problémů v přípravě staveb, které vznikly před rokem 2013 a na které NKÚ upozornil v minulé kontrolní akci.
5. ŘSD zahajovalo zadávací řízení na dodavatele stavebních prací před vydáním pravomocného stavebního povolení. Z tohoto důvodu nebylo v době kontroly ukončeno 12 ze 13 zadávacích řízení na dodavatele stavebních prací, která ŘSD zahájilo v září 2016.

⁶ Nařízení vlády č. 283/2016 Sb., o stanovení prioritních dopravních záměrů.

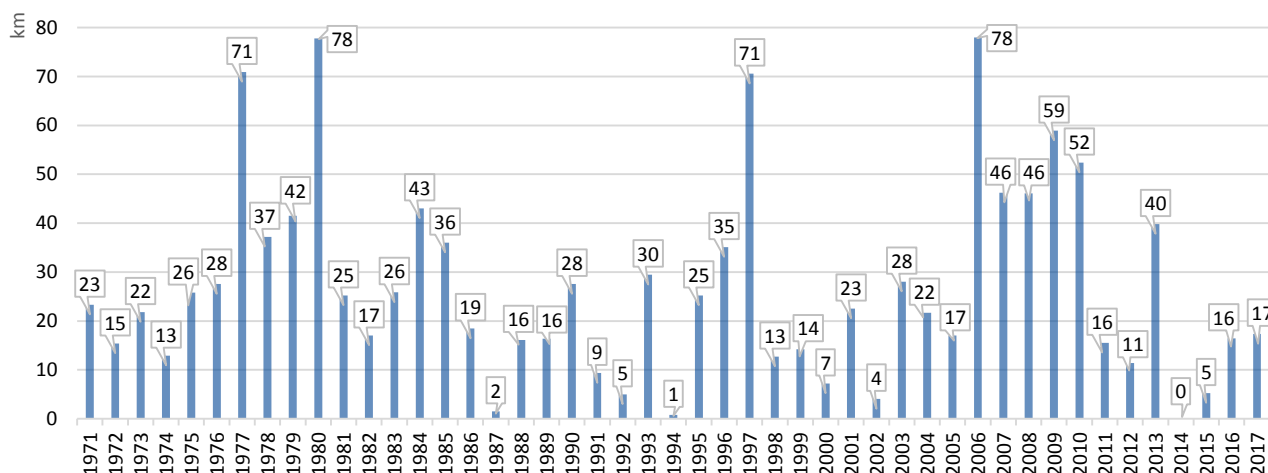
⁷ Údaj ze zvláštní zprávy Evropského účetního dvora č. 5/2013 – *Jsou prostředky z fondů politiky soudržnosti EU vynakládány na silnice řádně?*, ve které byly posuzovány ceny 24 staveb dálnic a rychlostních silnic v Německu, Řecku, Polsku a Španělsku. Náklady byly přepočteny kurzem 25,65 Kč/€.

III. Zjištěné skutečnosti

1. Stav výstavby sítě dálnic

1.1 Dálniční síť je tvořena 19 dálnicemi, jejichž celková délka by po dokončení měla být 2 073 km. V době ukončení kontroly bylo zprovozněno 1 240 km, tj. 60 % (příloha č. 2). Délky dálnic zprovozněné v jednotlivých letech 1971–2017 ukazuje následující graf č. 1.

Graf č. 1: Délky dálnic zprovozněné v letech 1971–2017



Zdroj: podklady ŘSD.

Poznámka: Graf obsahuje i úseky bývalých rychlostních silnic, které nebyly novelou zákona č. 13/1997 Sb. zařazeny k 1. 1. 2016 do sítě dálnic.

Základními vládou schválenými strategickými dokumenty MD pro období let 2014–2020 byly *Dopravní politika ČR pro období let 2014 až 2020 s výhledem do roku 2050*⁸ a na ni navazující *Dopravní sektorové strategie 2. fáze*⁹ (viz níže bod 1.2). Dopravní strategie byly součástí souboru opatření, který mělo MD realizovat podle usnesení vlády přijatého ke kontrolní akci NKÚ č. 12/18.

Podle dopravní politiky na roky 2014–2020 by měla být dálniční síť dokončena do roku 2050. Po roce 2017 zbývalo dokončit 833 km dálnic. Pro dodržení termínu dokončení sítě dálnic by tedy mělo být v letech 2018–2050 dokončeno v průměru 25 km dálnic ročně. **Stávající tempo výstavby nedává předpoklad pro splnění tohoto záměru, neboť:**

V letech 2013–2017 bylo zprovozněno 79 km dálnic, což bylo v průměru jen 16 km ročně. ŘSD předpokládá, že v roce 2018 dokončí dvě stavby v délce 18 km, v roce 2019 také dvě stavby v délce 19 km a v roce 2020 čtrnáct staveb v délce 111 km. Dokončení 11 staveb v délce 96 km z předpokládaných 14 v roce 2020 je ohroženo, neboť tyto stavby, které měly být zahájeny v roce 2017, neměly v době kontroly ještě pravomocná stavební povolení. V letech 2018 až 2020 je reálné dokončení jen 7 staveb v délce

⁸ 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*.

⁹ Usnesení vlády ČR ze dne 13. listopadu 2013 č. 850, o *Dopravních sektorových strategiích, 2. fáze*.

52 km, což představuje v průměru 17 km ročně, tj. téměř o třetinu méně, než by pro splnění záměru mělo být.

Hlavní příčinou pomalého tempa výstavby byly problémy se získáváním příslušných územních rozhodnutí a stavebních povolení (viz níže body 2 a 4).

MD předpokládalo finanční potřebu na dokončení 953 km¹⁰ dálniční sítě do roku 2050 ve výši 385 mld. Kč včetně DPH¹¹, což bylo 404 mil. Kč/km. V době kontroly bylo v přípravě 86 staveb v délce 779 km s předpokládanými náklady 315 mld. Kč bez DPH, tj. 404 mil. Kč/km, a v realizaci 6 staveb v délce 66 km s náklady 14 mld. Kč bez DPH, tj. 212 mil. Kč/km.

1.2 Dopravní sektorové strategie, 2. fáze, představovaly střednědobý plán rozvoje dopravní infrastruktury na roky 2014–2020. Pro stavby dálnic obsahovaly harmonogram realizace 28 staveb, které měly být dokončeny v letech 2013–2021. Jejich celková délka byla 255 km a předpokládané stavební náklady byly 124 781 mil. Kč včetně DPH. Pro případy poklesu nabídkových cen, zpoždění přípravy a další vlivy bylo v harmonogramu uvedeno i 6 náhradních staveb v délce 107 km a s předpokládanými stavebními náklady 30 046 mil. Kč včetně DPH.

Stavby zbývající k dokončení dálniční sítě měly být do dopravních strategií doplněny v rámci jejich aktualizace, kterou mělo MD předložit vládě do konce roku 2016. Termín byl postupně posouván až do 30. 9. 2018.

V termínu předpokládaném v harmonogramu realizace byly dokončeny pouze 2 stavby na dálnicích D6 a D35, jejichž výstavba byla zahájena již v roce 2010. **Předpokládané termíny realizace ostatních staveb dálnic nebyly nebo nebudou dodrženy:**

- Do konce roku 2017 mělo být dokončeno 11 staveb. Dokončeno však bude jen 7 staveb, a to o 1 až 2 roky později, než bylo předpokládáno. U 3 staveb je předpoklad dokončení v letech 2019 nebo 2020 a pro stavbu na dálnici D48 probíhalo teprve územní řízení.
- Do konce roku 2017 měla být zahájena výstavba 15 staveb. V době kontroly nebyla zahájena žádná z nich. Důvodem byly problémy v přípravě staveb (viz níže bod 2).

Neplnění předpokládaných termínů významně odsunulo dosažení přínosů z realizace staveb (projektů), použitých v rámci multikriteriálního hodnocení pro stanovení priority realizace staveb v dopravních strategiích.

1.3 Odsouvání zahájení realizace staveb dálnic dokládají i přehledy investorské přípravy staveb, které MD předkládalo od července 2016 každé dva měsíce vládě¹². Příklady počtů a roků zahájení staveb podle přehledů z ledna a září 2017 jsou uvedeny v tabulce č. 1.

¹⁰ Údaj z dopravních strategií z roku 2013. V souvislosti s novelou zákona č. 13/1997 Sb. nebyly v roce 2016 některé úseky bývalých rychlostních silnic zařazeny do sítě dálnic. Délka dálnic k dokončení sítě se tím snížila na 833 km.

¹¹ Údaj v cenové úrovni roku 2012. Sazba DPH byla 20 %.

¹² Podle usnesení vlády ČR ze dne 11. května 2016 č. 430, *k dalšímu postupu v investorské přípravě dopravních staveb opírajících se o stanoviska vyhodnocení vlivů na životní prostředí (EIA), vydaná podle zákona č. 244/1992 Sb., o posuzování vlivů rozvojových koncepcí a programů na životní prostředí.*

Tabulka č. 1 – Stavby s předpokládaným zahájením realizace v letech 2016–2019

Stav k	2016		2017		2018		2019	
	Počet staveb	Náklady (mil. Kč)	Počet staveb	Náklady (mil. Kč)	Počet staveb	Náklady (mil. Kč)	Počet staveb	Náklady (mil. Kč)
1/2017	1	1 400	15	71 878	9	18 606	7	18 014
9/2017	1	1 400	10	40 706	9	42 283	11	27 035

Zdroj: přehledy investorské přípravy staveb z 1/2017 a 9/2017.

Poznámka: V tabulce jsou uvedeny celkové náklady včetně DPH.

Z tabulky č. 1 je patrné, že MD snížilo předpoklad zahájení realizace staveb v roce 2017 z 15 na 10 staveb. V době kontroly byla zahájena jen realizace stavby D48 Rybí – Rychaltice, která byla přestavbou směrově nedělené čtyřpruhové silnice I. třídy na dálnici. **U zbývajících 9 staveb existuje z důvodu problémů se získáváním stavebních povolení vysoká pravděpodobnost, že jejich zahájení bude přesunuto do roku 2018.** Například:

- U stavby D6 Nové Strašecí – Řevničov s předpokládanými celkovými náklady 1 445 mil. Kč podalo ŘSD žádost o vydání stavebního povolení 31. 5. 2017, avšak potřebnou výjimku v oblasti ochrany zvláště chráněných druhů rostlin a živočichů doplnilo až poté. Stavební povolení MD do konce září 2017 nevydalo.
- Na stavbu D11 Hradec Králové – Smiřice s předpokládanými celkovými náklady 9 064 mil. Kč vydalo MD stavební povolení 1. 6. 2017, ale jen na její první část. Proti stavebnímu povolení byl podán rozklad (viz i níže bod 2.3), o kterém MD do konce září 2017 nerozhodlo.
- U stavby D11 Smiřice – Jaroměř s předpokládanými celkovými náklady 6 477 mil. Kč bylo vykoupeno 97 % pozemků, probíhala vyvlastňovací řízení a řešení dědictví. ŘSD podalo žádost o vydání stavebního povolení v lednu 2017. Stavební povolení MD do konce září 2017 nevydalo.

U 8 staveb s předpokládaným zahájením realizace v roce 2017 a u 4 staveb s předpokládaným zahájením realizace v roce 2018 probíhala v době kontroly zadávací řízení na výběr dodavatele stavebních prací, která ŘSD zahájilo, přestože na ně nemělo pravomocná stavební povolení. U stavby D49 Hulín – Fryšták s předpokládaným zahájením realizace v roce 2018, u které ŘSD dokončilo zadávací řízení v roce 2008, probíhalo v době kontroly ještě stavební řízení (viz níže bod 4.5).

2. Příprava výstavby dálnic

2.1 V návaznosti na řízení Evropské komise pro porušení směrnice Evropského parlamentu a Rady 2011/92/EU¹³ zahájené v dubnu 2013 byl s účinností od 1. 4. 2015 novelizován zákon č. 100/2001 Sb.¹⁴. Novelou byla stanovena povinnost dokončit započaté procesy posuzování vlivů na životní prostředí podle nové právní úpravy a zavedena povinnost získat závazné stanovisko k ověření změn záměru (§ 9a odst. 4 a 5 zákona č. 100/2001 Sb.).

¹³ Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2011/92/EU ze dne 13. 12. 2011, o posuzování vlivů některých veřejných a soukromých záměrů na životní prostředí.

¹⁴ Zákon č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí a o změně některých souvisejících zákonů (zákon o posuzování vlivů na životní prostředí).

Ve vazbě na novelu zákona č. 100/2001 Sb. stanovila vláda na základě návrhu MD prioritní záměry 12 staveb dálnic¹⁵. Ministerstvo životního prostředí k nim vydalo v období listopad 2016 – únor 2017 souhlasná závazná stanoviska (jejich platnost je 5 let). Šlo o stavby, které měly být podle harmonogramu v *Dopravních sektorových strategiích 2. fáze* (viz výše bod 1.2) zahájeny v letech 2015 a 2016, resp. jedna stavba v roce 2013.

V době kontroly nebylo na žádnou z prioritních staveb vydáno pravomocné stavební povolení. Hlavním důvodem byla nedokončená majetkoprávní příprava staveb a s tím související probíhající vyvlastňovací řízení. Kromě toho je podle MD dalším rizikem, které může významně oddálit zahájení realizace těchto staveb, průběh odvolání v navazujících řízeních, zejména pro vydání stavebního povolení, jak k tomu již u některých staveb došlo (např. v červnu 2017 u stavby D11 Hradec Králové – Smiřice). V rámci odvolání byl mj. požadován přezkum souhlasných závazných stanovisek.

U ostatních staveb musí být proces posuzování vlivů na životní prostředí opakován. ŘSD situaci řešilo tím, že současně s přípravou opakování posuzování vlivů na životní prostředí pokračovalo v přípravě staveb¹⁶. Například u osmi staveb, které již měly vydána pravomocná územní rozhodnutí, probíhala příprava podkladů pro posuzování vlivů na životní prostředí a zároveň majetkoprávní příprava a inženýrská činnost pro vydání stavebních povolení.

2.2 Pro urychlení přípravy staveb stanovilo MD v Dopravní politice na roky 2014–2020 (viz výše bod 1.1) opatření, která se týkala analýzy možností zjednodušení a urychlení procesů přípravy staveb a novelizace zákonů. Termín plnění byl do roku 2020. **Zjištění z kontroly ukázala, že k urychlení přípravy staveb zatím nedošlo** (viz například následující bod 2.3).

MD připravilo v říjnu 2014 návrh věcného záměru zákona o liniových dopravních stavbách, jehož cílem bylo zefektivnit proces povolovacích řízení při zachování adekvátní možnosti prosazení zájmů všech dotčených subjektů. Zákon měl komplexně upravit přípravu a výstavbu dopravních staveb a správní řízení, jehož výsledkem by bylo jediné správní rozhodnutí povolující výstavbu. Návrh byl v lednu 2015 zařazen na jednání legislativní rady vlády, avšak následně jej MD stáhlo. Hlavním důvodem podle MD bylo to, že Ministerstvo pro místní rozvoj připravovalo novelu stavebního zákona¹⁷, která měla proces povolování staveb zjednodušit a zrychlit.

Účinnost novely stavebního zákona je od 1. 1. 2018. Novelou byla zavedena možnost vydání společného územního rozhodnutí a stavebního povolení stavebním úřadem, kterým je pro stavby dálnic MD.

Podle MD nenaplnila novela stavebního zákona zcela jeho očekávání, a proto připravilo v srpnu 2017 návrh novely zákona č. 416/2009 Sb.¹⁸ Podle sdělení MD byl návrh v září 2017 projednán s odbornou veřejností a následně bude diskutován s ostatními resorty.

¹⁵ Nařízení vlády č. 283/2016 Sb., o stanovení prioritních dopravních záměrů.

¹⁶ Postup byl v souladu s usnesením vlády ČR ze dne 11. května 2016 č. 430, *k dalšímu postupu v investorské přípravě dopravních staveb opírajících se o stanoviska vyhodnocení vlivů na životní prostředí (EIA), vydaná podle zákona č. 244/1992 Sb., o posuzování vlivů rozvojových koncepcí a programů na životní prostředí.*

¹⁷ Zákon č. 183/2006 Sb., o územním plánování a stavebním řádu (stavební zákon).

¹⁸ Zákon č. 416/2009 Sb., o urychlení výstavby dopravní, vodní a energetické infrastruktury a infrastruktury elektronických komunikací.

2.3 Délka přípravy staveb v období od získání souhlasného stanoviska k vlivům na životní prostředí (zahájení prací k vydání územního rozhodnutí) do vydání pravomocného stavebního povolení trvala v průměru 13 let. **Oproti předchozí kontrolní akci č. 12/18 se prodloužila v průměru o čtyři roky.** Výjimkou však nebyly případy, kdy stavební povolení nebylo vydáno ani po 15 letech od získání souhlasného stanoviska k vlivům na životní prostředí, jak ukazují příklady uvedené níže v tomto bodu či v bodu 4.

Nejvýznamnějšími příčinami prodlužujícími uvedenou etapu přípravy staveb byly problémy v územních a stavebních řízeních, zejména opakující se napadání a odvolávání se účastníků řízení, se zajišťováním pravomocných výjimek v oblasti ochrany zvláště chráněných druhů rostlin a živočichů¹⁹ a v majetkoprávním vypořádání. Například:

- Na stavbu D1 Říkovice – Přerov bylo vydáno souhlasné stanovisko k vlivům na životní prostředí v prosinci 2000 a územní rozhodnutí nabylo právní moci v srpnu 2006. V době kontroly, tedy po téměř 17 letech, probíhalo ještě majetkoprávní vypořádání. ŘSD z důvodu změny tvaru mimoúrovňové křižovatky požádalo v dubnu 2017 o změnu územního rozhodnutí, ke které byla potřeba výjimka v oblasti ochrany zvláště chráněných druhů rostlin a živočichů. Proti udělené výjimce se odvolal účastník řízení. ŘSD proto nepodalo žádost o stavební povolení. Přesto zahájilo v září 2016 zadávací řízení na dodavatele stavebních prací. Stavba byla zařazena mezi prioritní stavby (viz výše bod 2.1). Předpokládaný termín realizace březen 2018 – březen 2021 nebude dodržen.
- Na stavbu D11 Hradec Králové – Smiřice bylo vydáno souhlasné stanovisko k vlivům na životní prostředí v říjnu 1996 a územní rozhodnutí nabylo právní moci v listopadu 2002. V době kontroly, tedy po téměř 21 letech, bylo dokončováno majetkoprávní vypořádání (vykoupeno nebylo cca 0,05 % pozemků, na které probíhalo vyvlastňovací řízení). ŘSD požádalo o stavební povolení v červnu 2016 a MD jej vydalo pro první část stavby v červnu 2017. Stavební povolení nenabylo právní moci, protože k němu podali rozklad tři účastníci stavebního řízení. Na druhou část stavby MD stavební povolení nevydalo. ŘSD přesto zahájilo v září 2016 zadávací řízení na dodavatele stavebních prací. Stavba byla zařazena mezi prioritní stavby (viz výše bod 2.1). Předpokládaný termín realizace září 2017 – září 2020 nebude dodržen.
- Na stavbu D6 Nové Strašecí – Řevničov bylo vydáno souhlasné stanovisko k vlivům na životní prostředí v dubnu 2001 a územní rozhodnutí nabylo právní moci v září 2006. V době kontroly bylo dokončeno majetkoprávní vypořádání a ŘSD podalo v květnu 2017 žádost o vydání stavebního povolení. V té době však nemělo pravomocnou výjimku v oblasti ochrany zvláště chráněných druhů rostlin a živočichů. Doplnilo ji až následně, takže v době kontroly (září 2017) nebylo MD ještě vydáno stavební povolení. Příprava stavby od vydání souhlasného stanoviska k vlivům na životní prostředí trvala 16 let, přičemž stavební řízení ještě probíhalo. ŘSD přesto zahájilo v září 2016 zadávací řízení na dodavatele stavebních prací. Stavba byla zařazena mezi prioritní stavby (viz výše bod 2.1). Předpokládaný termín realizace říjen 2017 – říjen 2020 nebude dodržen.

¹⁹ Podle ustanovení § 56 odst. 1 zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny.

3. Hospodárnost realizace staveb dálnic

3.1 MD schválilo v březnu 2013 v návaznosti na soubor opatření přijatý k předchozí kontrole NKÚ č. 12/18 aktualizaci expertních cen *Oborového třídníku stavebních konstrukcí a prací staveb pozemních komunikací*, kterou provedl SFDI. Z oborového třídníku vycházely závazné podklady pro oceňování stavebních prací pozemních komunikací v dokumentacích pro územní rozhodnutí a pro stavební povolení. Aktualizace cenových databází zajišťoval v následujících letech SFDI. Cenové databáze měly mj. sloužit ke kontrole nákladů v průběhu přípravy staveb, ke stanovení předpokládané hodnoty veřejné zakázky na dodavatele stavebních prací a ke kalkulaci dodatečných prací v průběhu realizace.

NKÚ provedl porovnání jednotkových cen 78 položek oborového třídníku (aktualizovaného v roce 2017) s jednotkovými cenami uvedenými v 27 nabídkách uchazečů v šesti zadávacích řízeních na dodavatele staveb dálnic, která byla dokončena v období od roku 2013 do dubna 2017. Nabídky a položky byly vybrány z databáze jednotkových cen (příloha č. 3)²⁰. Ocenění vybraných položek činila v průměru 33 % z cen staveb.

Z porovnání vyplynulo, že **jednotkové ceny stavebních prací stanovené v závazných podkladech pro oceňování staveb byly nadhodnocené**. Jednotkové ceny 64 položek oborového třídníku, tj. 82 % z porovnávaných, byly vyšší než vážený průměr²¹ za příslušné položky z vybraných nabídek. U 55 položek, tj. 71 % z porovnávaných, bylo ocenění v oborovém třídníku vyšší o více než 10 % a u 13 položek, tj. 17 % z porovnávaných, bylo vyšší i než maximální ocenění. Příklady rozdílů jsou uvedeny v příloze č. 4.

Podle NKÚ nejsou proto cenové databáze účinným nástrojem pro kontrolu nákladů, vytvoření předpokladů pro hospodárnou realizaci staveb a stanovení předpokládané hodnoty v zadávacích řízeních na výběr dodavatelů stavebních prací.

3.2 Problémem byla i **značná nerovnoměrnost v počtu zahajovaných zadávacích řízení na dodavatele staveb dálnic**. ŘSD nezahájilo v letech 2010, 2011 a 2013 žádné zadávací řízení na stavby dálnic, v letech 2012 a 2014 vyhlásilo čtyři zadávací řízení, v roce 2015 vyhlásilo dvě zadávací řízení, v červenci 2016 vyhlásilo jedno zadávací řízení a naproti tomu v září 2016 vyhlásilo 13 zadávacích řízení na stavby dálnic s předpokládaným zahájením stavebních prací od června 2017 do září 2017.

Ceny vybraných uchazečů v 6 zadávacích řízeních na dodavatele staveb dálnic, která ŘSD zahájilo v letech 2012 až 2015, byly o 33 % až 55 % nižší oproti předpokládané hodnotě. V zadávacím řízení zahájeném v červenci 2016 byla tato cena o 25 % nižší (šlo o přestavbu směrově nedělené čtyřpruhové silnice I. třídy na dálnici – stavba D48 Rybí – Rychaltice). U zadávacích řízení, která ŘSD vyhlásilo v září 2016, bylo v době kontroly dokončeno hodnocení nabídek jen u 3 staveb. Nabídkové ceny vybraných uchazečů byly o 35 % až 56 %

²⁰ NKÚ vybral z databáze nabídky uchazečů, kteří nebyli vyloučeni ze zadávacích řízení, a z nich vyřadil nabídky s cenou vyšší než medián nabídkových cen za příslušné stavby. Položky byly vybírány podle nákladové významnosti (položky, jejichž celkové ocenění projektantem bylo vyšší než 1 mil. Kč) a výskytu na posuzovaných stavbách.

²¹ Ukazatel vážený průměr byl zvolen, protože nejlépe vyjadřoval charakter posuzovaných položek.

nižší oproti předpokládané hodnotě. Stavební náklady těchto staveb byly v průměru 167 mil. Kč/km.

3.3 NKÚ provedl porovnání cen a vybraných položek stavebních prací vítězných uchazečů ze zadávacích řízení na dodavatele šesti staveb dálnic (viz výše bod 3.1). Ceny staveb, porovnávaná ocenění vybraných položek stavebních prací a příklady ocenění porovnávaných položek jsou uvedeny v příloze č. 5. Z porovnání vyplynulo:

- Stavební náklady na výstavbu jednoho kilometru dálnic se významně snížily. Průměrné stavební náklady u posuzovaných staveb byly 152 mil. Kč/km. U staveb posuzovaných v předchozí kontrolní akci č. 12/18 to bylo cca 340 mil. Kč/km²².
 - Stavební náklady se pohybovaly od 4 142 Kč/m² do 8 268 Kč/m². Průměrné byly 6 870 Kč/m².
 - Náklady na dálniční vozovku se pohybovaly od 2 425 Kč/m² do 3 531 Kč/m², z toho u skupiny komunikace se pohybovaly od 897 Kč/m² do 1 392 Kč/m².
 - Náklady na dálniční mosty se pohybovaly od 18 479 Kč/m² do 33 071 Kč/m².
 - Rozdíl vypočtené²³ a smluvní ceny za 78 vybraných položek stavebních prací se pohyboval od -21,5 mil. Kč do +46,1 mil. Kč, tj. od -6,7 % do +20,2 %.
- U každé stavby se vyskytovaly položky oceněné vyšší jednotkovou cenou, než bylo vypočtené ocenění. Počet takovýchto položek se pohyboval od 11 položek do 45 položek ze 78 vybraných položek, tj. od 14 % do 58 %.

Z výsledků porovnání lze učinit závěr, že celkové ceny staveb nebyly významně nadhodnoceny nebo podhodnoceny. Většinu rozdílů v jednotkových cenách lze vysvětlit místními podmínkami. Některé rozdíly však takto vysvětlit nelze. Například:

- U stavby D1 Přerov – Lipník nad Bečvou ocenil vybraný uchazeč položku „výztuž pilot z oceli 10 505“ cenou 28 384 Kč/t. NKÚ vypočtená cena byla 22 793 Kč/t, tj. o 20 % nižší.
- U stavby D3 Veselí nad Lužnicí – Bošilec ocenil vybraný uchazeč položku „uložení sypaniny do násypů z nakupovaných materiálů“ cenou 393 Kč/m³. NKÚ vypočtená cena byla 254 Kč/m³, tj. o 35 % nižší.
- U stavby D3 Bošilec – Ševětín ocenil vybraný uchazeč položku „dopravní značky velkoplošné, ocel. lamely, folie tř. 5 – dodávka a montáž“ cenou 6 160 Kč/m². NKÚ vypočtená cena byla 3 486 Kč/m², tj. o 43 % nižší.
- U stavby D4 Skalka – křižovatka II/118 ocenil vybraný uchazeč položku „izolace mostovek celoplošná asfaltovými pásy s pečetící vrstvou“ cenou 2 318 Kč/m². NKÚ vypočtená cena byla 470 Kč/m², tj. o 80 % nižší.

Další příklady položek jsou uvedeny v příloze č. 5.

4. Zjištění z kontrolovaných staveb dálnic

U všech kontrolovaných staveb byly zjištěny **nedostatky a problémy, které měly nebo mohly mít negativní dopad na hospodárnost nákladů staveb dálnic.** Většinou však šlo o důsledky

²² Jde o průměr za dálnice a rychlostní silnice, které byly od 1. 1. 2016 přeřazeny do kategorie dálnic.

²³ Vážený průměr cen (bez DPH) z ocenění ve 27 vybraných nabídkách (viz výše bod 3.1).

nedostatků a problémů v přípravě staveb, které vznikly před rokem 2013. Vybraná zjištění jsou uvedena v následujících bodech 4.1 až 4.6.

4.1 D3 0308C Veselí nad Lužnicí – Bošilec

- Problémy s výkupy příslušných pozemků, které vedly k téměř devítileté prodlevě mezi vydáním územního rozhodnutí v květnu 2004 a stavebního povolení v březnu 2013.
- ŘSD uhradilo v rámci ceny 1 737 tis. Kč bez DPH za zhotovení projektové dokumentace pro provádění stavby 284 tis. Kč za technologickou část, kterou stavba neobsahovala.
- ŘSD stanovilo u veřejné zakázky na výběr technického dozoru investora (s předpokládanou hodnotou 45 mil. Kč) některé kvalifikační předpoklady neopodstatněně vysoké, což mohlo být důvodem, proč se zadávacího řízení zúčastnili jen 3 uchazeči.

Některé činnosti technického dozoru investora se překrývaly s činnostmi správce stavby (zajišťovanými rovněž externě), přičemž smluvní sazby za tyto činnosti se lišily o více než polovinu.

- Nedostatky v zadávací dokumentaci a vyřizování námitek uchazečů, vyžadující zpracování expertních posudků, vedly k tříletému trvání zadávacího řízení na stavební práce od března 2012 do února 2015.

ŘSD neprokázalo objektivně důvody vyloučení uchazeče s cenou 598,4 mil. Kč, kterou označilo jako mimořádně nízkou. Cena vybraného uchazeče 634,7 mil. Kč byla o 36,3 mil. Kč, tj. o 6 %, vyšší.

- Zpoždění zahájení stavební realizace o více než dva roky vedlo k navýšení ceny o 28,1 mil. Kč z důvodu vyvolané změny technologie výstavby nadjezdu na IV. železničním koridoru.

4.2 D3 0309/III Borek – Úsilné

- Příprava stavby od zahájení prací na získání územního rozhodnutí v červnu 2004 do vydání všech stavebních povolení v květnu 2015 trvala 11 let.

- ŘSD uhradilo v rámci ceny 1 870 tis. Kč bez DPH za zhotovení projektové dokumentace pro provádění stavby 290 tis. Kč za technologickou část, kterou stavba neobsahovala.

- ŘSD stanovilo u veřejné zakázky na výběr technického dozoru investora (s předpokládanou hodnotou 45 mil. Kč) některé kvalifikační předpoklady neopodstatněně vysoké, což mohlo být důvodem, proč se zadávacího řízení zúčastnili jen 2 uchazeči (jeden z nich byl z důvodu opožděného podání nabídky vyloučen).

Při výkonu činnosti technického dozoru investora mohlo docházet ke střetu zájmů, neboť dva měsíce po uzavření smlouvy se stal novým subdodavatelem vyloučený uchazeč, který byl zároveň zpracovatelem projektových dokumentací a podílel se i na výkonu činností správce stavby.

Některé činnosti technického dozoru investora se překrývaly s činnostmi správce stavby (zajišťovanými rovněž externě), přičemž smluvní sazby za tyto činnosti se lišily o více než polovinu.

- Nedostatky v zadávací dokumentaci a vyřizování námitek uchazečů, vyžadující zpracování expertních posudků, vedly k tříletému trvání zadávacího řízení na stavební práce od března 2012 do února 2015.

ŘSD neprokázalo objektivně důvody vyloučení uchazeče s cenou 597,7 mil. Kč, kterou označilo jako mimořádně nízkou. Cena vybraného uchazeče 717,6 mil. Kč byla o 119,9 mil. Kč, tj. o 20 %, vyšší.

- ŘSD nezajistilo včas dodavatele prací na přeložky vedení vysokého napětí. Zpozdilo tak o 125 dnů zahájení prací na stavbě. Jejich dodavatel z tohoto důvodu požaduje úhradu 30,7 mil. Kč bez DPH. ŘSD o tomto nároku do doby ukončení kontroly nerozhodlo.

4.3 D7 Postoloprty – Bitozeves

- Příprava stavby od zahájení prací na získání územního rozhodnutí do vydání všech stavebních povolení v červenci 2016 trvala 10 let.
- Při výkonu činnosti technického dozoru investora mohlo docházet ke střetu zájmů, neboť ŘSD uzavřelo v říjnu 2015 smlouvu se sdružením, jehož účastníkem byl i zpracovatel projektových dokumentací.
- ŘSD uzavřelo v dubnu 2010, kdy ještě nemělo stavební povolení, smlouvu s dodavatelem stavebních prací s cenou 383,6 mil. Kč bez DPH. Stavební práce byly zahájeny až v září 2016. Dodavatel se v srpnu 2016 vzdal finančních nároků v souvislosti s pozdním zahájením prací.

4.4 D7 Vysočany – Droužkovice

- ŘSD vyplatilo dodavateli stavebních prací 41,3 mil. Kč bez DPH v rámci vypořádání nároků vzniklých z opožděného zahájení stavebních prací až v červenci 2010 (smlouvu uzavřelo v říjnu 2008, kdy ještě nemělo stavební povolení).

4.5 D49 Hulín – Fryšták

- ŘSD k žádostem o vydání stavebních povolení z let 2008 a 2009 nedoložilo příslušná rozhodnutí o povolení výjimek v oblasti ochrany zvláště chráněných druhů rostlin a živočichů (zejména výjimku pro zásah do biotopu křečka polního). Po jejich získání byly v letech 2016 a 2017 výjimky napadány účastníky stavebního řízení u příslušných soudů. U stavby byly i problémy s výkupy pozemků. Stavební řízení tak nebylo v době kontroly ještě ukončeno, i když územní rozhodnutí bylo vydáno v listopadu 2004.
ŘSD v souvislosti s aktualizacemi a doplňováním projektových dokumentací vynaložilo v letech 2012–2016 celkem 6,1 mil. Kč bez DPH.
- ŘSD uzavřelo v září 2008, kdy ještě nemělo stavební povolení, smlouvu s dodavatelem stavebních prací s cenou 6 556 mil. Kč bez DPH a termínem realizace říjen 2008 – říjen 2011. Dodavatel provedl na stavbě přípravné práce a v červenci 2010 práce přerušil, neboť ŘSD nezískalo stavební povolení.

4.6 D55 Otrokovice, obchvat JV

- ŘSD po vydání územního rozhodnutí v únoru 2004 měnilo skladbu stavebních objektů. Z důvodu změn muselo několikrát aktualizovat příslušné projektové dokumentace, za což uhradilo celkem 8,4 mil. Kč bez DPH. Problémy byly i s výkupy pozemků (probíhaly od roku 2009 a v době kontroly nebyly ještě ukončeny).
- ŘSD požádalo o stavební povolení v březnu 2017, tj. po 13 letech od vydání územního rozhodnutí. Žádost však po necelém měsíci vzalo zpět, neboť nemělo příslušnou výjimku

v oblasti ochrany zvláště chráněných druhů rostlin a živočichů. O výjimku požádalo Krajský úřad Zlínského kraje v dubnu 2017.

- ŘSD zahájilo v září 2016 zadávací řízení na výběr dodavatele stavebních prací. V době kontroly probíhalo ještě posuzování kvalifikace 16 zájemců o účast v užším řízení.

5. Zadávací řízení na dodavatele stavebních prací

NKÚ v minulé kontrolní akci č. 12/18 poukazoval na to, že **ŘSD zahajovalo zadávací řízení a uzavíralo smlouvy na stavební práce v době, kdy ještě nemělo pro stavby pravomocná stavební povolení**. Důvodem byla snaha ŘSD nezpозdit následnou realizaci, což se však minulo účinkem, neboť realizace staveb byla zpožděna o několik let (viz i výše body 4.3–4.5). ŘSD tak muselo uhradit dodavatelům stavebních prací, kteří se nároku nevzdali, finanční kompenzace vzniklé z opožděného zahájení stavebních prací. Například:

ŘSD uhradilo v roce 2014 dodavatelům dvou staveb uvedené kompenzace v celkové výši 59,1 mil. Kč. Smlouvy s dodavateli byly podepsány v roce 2008 a ŘSD získalo stavební povolení v roce 2010 a v roce 2011. U dalších dvou staveb posuzovalo ŘSD nároky v celkové výši 24,9 mil. Kč. U jedné stavby, na kterou byla smlouva s dodavatelem podepsána v roce 2008, nemělo ŘSD v době kontroly ještě stavební povolení, a dodavatel proto nároky nevyčíslil.

MD ke zjištění z předchozí kontroly přijalo opatření (účinné od ledna 2013), podle kterého mohl výjimku k zahájení zadávacích řízení v těchto případech povolit ministr dopravy. V září 2015 MD upravilo opatření tak, že výjimka již nebyla potřeba, ale byly stanoveny podmínky, za kterých mohlo být zahájeno zadávací řízení před vydáním pravomocného stavebního povolení. Jednou z nich bylo, že ŘSD nesmí podepsat smlouvu na plnění veřejné zakázky, nemá-li pravomocné stavební povolení.

ŘSD v kontrolovaném období zahajovalo běžně zadávací řízení bez vydaného stavebního povolení. Po úpravě výše uvedeného opatření v září 2015 zahájilo ŘSD zadávací řízení na celkem 21 staveb (včetně staveb modernizace dálnice D1), z toho pro 16 staveb nemělo stavební povolení. Na rozdíl od předchozího období, a v souladu s výše uvedenou podmínkou MD, neuzavíralo bez vydaného pravomocného stavebního povolení smlouvy s vybraným uchazečem. Například:

- ŘSD zahájilo v září 2016 celkem 13 zadávacích řízení (užších řízení²⁴) na stavby dálnic v délce 107,5 km a s celkovou předpokládanou hodnotou 45,7 mld. Kč. Pravomocné stavební povolení bylo v době zahájení užších řízení vydáno pouze na 1 stavbu a u 9 staveb o něj ŘSD ještě nepožádalo. ŘSD z tohoto důvodu odkládalo druhou fázi užšího řízení – výzvu k podání nabídky zájemcům, kteří splnili kvalifikaci.
- V době kontroly probíhala druhá fáze jen u devíti staveb, přičemž ŘSD nadále nemělo na žádnou z nich pravomocné stavební povolení.

²⁴ Podle ustanovení § 28 zákona č. 137/2006 Sb., o veřejných zakázkách.

Seznam zkratk

DPH	Daň z přidané hodnoty
MD	Ministerstvo dopravy
NKÚ	Nejvyšší kontrolní úřad
ŘSD	Ředitelství silnic a dálnic
SFDI	Státní fond dopravní infrastruktury

Podrobně kontrolované akce na správách a závodě Praha ŘSD

Stavba	Délka	Příprava	Realizace	Stavební náklady		
				původní	smluvní	současné
1. Úsek dálnice D3 0308C Veselí n. L. – Bošilec	5,1	2/01–3/13	4/15–10/2017	705,2	634,7	661,4
2. Úsek dálnice D3 0309/III Borek – Úsilné	3,2	6/04–9/14	4/15–9/2017	923,4	717,6	711,0
3. Úsek dálnice D7 Postoloprty – Bitoveves	3,8	11/05–7/16	9/16–4/18	286,8	383,6	348,7
4. Úsek dálnice D7 Vysočany – Droužkovice	9,4	1/04–6/10	7/10–12/13	944,4	2 378,0	2 314,8
5. Úsek dálnice D49 Hulín – Fryšták	16,4	12/01-neukončena	x	5 886,2	6 556,0	x
6. Úsek dálnice D55 Otrokovice, obchvat JV	3,1	12/02-neukončena	x	934,9	x	x

Zdroj: podklady ŘSD.

Komentář:

Délka – délka stavby v km.

Příprava – délka přípravy od získání souhlasného stanoviska k vlivům na životní prostředí (zahájení prací k získání územního rozhodnutí) do vydání stavebního povolení v měs./rok.

Realizace – délka stavebních prací od jejich zahájení do uvedení do zkušebního provozu v měs./rok.

Stavební náklady – v mil. Kč bez DPH:

Stavební náklady původní – náklady předpokládané v době zahájení přípravy v investičním záměru.

Stavební náklady smluvní – náklady podle smlouvy uzavřené po skončení zadávacího řízení.

Stavební náklady současné – stavební náklady předpokládané v době kontroly nebo skutečné.

Dálniční síť České republiky

Číslo	Trasa	Celkem (km)	V provozu (km)
D0	Silniční okruh kolem hl. m. Prahy	82,904	40,514
D1	Praha – Brno – Vyškov – Ostrava – st. hr. ČR/Polsko	376,905	352,493
D2	Brno – Břeclav – st. hr. ČR/Slovensko	60,900	60,900
D3	Praha – Č. Budějovice – D. Dvořiště – st. hr. ČR/Rakousko	171,449	50,289
D4	Praha – Příbram – Nová Hospoda	85,106	44,060
D5	Praha – Plzeň – st. hr. ČR/Německo	151,069	151,069
D6	Praha – Karlovy Vary – st. hr. ČR/Německo	159,144	73,164
D7	Praha – Slaný – Chomutov	78,855	33,775
D8	Praha – Ústí nad Labem – st. hr. ČR/Německo	96,505	94,625
D10	Praha – Mladá Boleslav – Ohrazenice (Turnov)	70,436	70,436
D11	Praha – Hradec Králové – Trutnov – st. hr. ČR/Polsko	150,886	91,630
D35	Úlibice – Plotiště, Sedlice – Olomouc – Lipník nad Bečvou	205,322	62,362
D43	Brno – Kuřim – Velké Opatovice – Moravská Třebová	78,400	0,000
D46	Vyškov – Prostějov – Olomouc	38,272	38,272
D48	Bělátník – Frýdek-Místek – Český Těšín (Žukov)	72,245	31,109
D49	Hulín – Zlín – Vizovice	35,000	0,000
D52	Brno – Pohořelice – Mikulov – st. hr. ČR/Rakousko	44,485	16,895
D55	Olomouc – Přerov – Hulín – Břeclav	100,282	16,442
D56	Ostrava – Frýdek-Místek	14,596	12,246
Celkem		2 072,761	1 240,281

Zdroj: informace ŘSD ze září 2017.

Databáze jednotkových cen stavebních prací na dálnicích

Databáze jednotkových cen stavebních prací na dálnicích obsahuje ocenění položek stavebních prací podle nabídek 61 uchazečů v zadávacích řízeních na výběr dodavatele stavebních prací u níže uvedených šesti staveb dálnic (všechny stavby dálnic, u kterých v kontrolovaném období proběhlo zadávací řízení, s výjimkou staveb modernizace dálnice D1 a stavby D48 Rybí – Rychaltice, u které šlo o přestavbu čtyřpruhové silnice I. třídy na dálnici) a ocenění položek podle projektanta za stavby 1–5 (za stavbu 6 nebylo k dispozici v elektronické podobě).

Databáze je zveřejněna na webových stránkách NKÚ:

<http://data.nku.cz/download/vystupy-z-kontrol/ka-17-05/databaze-oceneni-polozek.xlsx>

Stavby dálnic v databázi:

1. D1 Přerov – Lipník nad Bečvou

(kategorie D 26,5/120, délka 14,3 km, smluvní cena 2 717 mil. Kč, termín zprovoznění 11/2018).

2. D3 0308C Veselí nad Lužnicí – Bošilec

(kategorie D 27,5/120, délka 5,1 km, smluvní cena 635 mil. Kč, termín zprovoznění 10/2017).

3. D3 0309/I Bošilec – Ševětín

(kategorie D 27,5/120, délka 8,1 km, smluvní cena 1 248 mil. Kč, termín zprovoznění 8/2019).

4. D3 0309/II Ševětín – Borek

(kategorie D 27,5/120, délka 10,7 km, smluvní cena 933 mil. Kč, termín zprovoznění 12/2019).

5. D3 0309/III Borek – Úsilné

(kategorie D 27,5/120, délka 3,2 km, smluvní cena 718 mil. Kč, termín zprovoznění 9/2017).

6. D4 Skalka – křižovatka II/118

(kategorie D 22,5/80, délka 4,8 km, smluvní cena 417 mil. Kč, termín zprovoznění 9/2017).

Poznámky:

Údaj kategorie vyjadřuje šířku a návrhovou rychlost dálnice.

Smluvní ceny jsou bez DPH.

Příklady ocenění položek stavebních prací

Číslo pol. ¹	Název položky	m. j. ²	Projekt ³	Min. cena ⁴	Max. cena ⁵	Vážený průměr ⁶	Obor. třídění ⁷	Rozdíl ⁸ (v %)
11232	Štěpkování pařezů průměru do 0,9 m	ks	2 607	0,1	1 968	248	2 680	-91
21451	Sanační vrstvy z lomového kamene	m ³	806	145	688	423	816	-48
224325	Piloty ze železobetonu C30/37	m ³	3 648	1 494	4 483	2 637	3 680	-28
272324	Základy ze železobetonu do C25/30	m ³	3 552	1 974	16 114	3 262	3 560	-8
272365	Výztuž základů z oceli 10505	t	24 221	13 229	229 645	20 022	25 100	-20
28997	Zpevnění z geotextilie	m ²	83	12	443	24	69	-65
421365	Výztuž mostní deskové konstrukce z oceli 10505	t	26 636	15 366	26 207	20 329	27 900	-27
56330	Vozovkové vrstvy ze štěrkodrti	m ³	675	188	1 215	472	679	-30
574J54	Asfaltový koberec mastixový modifikovaný, SMA 11+, 11S, tl. 40 mm	m ²	237	161	274	203	259	-22
87446	Potrubí z trub plastových odpadních DN do 400 mm	m	1 564	606	3 573	1 843	1 740	+6
89712	Vpusť kanalizační uliční kompletní z betonových dílců	ks	9 658	4 387	16 328	6 549	7 840	-16
9113A1	Svodidlo ocelové jednostranné, úrov. zadržetí N1, N2 – dod. a montáž	m	1 109	440	2 468	678	975	-30
914531	Dopravní značky velkoplošné, ocel. lamely, fólie tř. 3 – dodávka a montáž	m ²	7 942	2 036	6 594	3 486	7 840	-56
935212	Příkop. žlaby z betonových tvárnic, š do 600 mm do betonu, tl. 100 mm	m	479	195	988	438	481	-9
93530	Žlaby a rigoly monolitické betonové	m ³	3 959	2 064	15 093	5 467	3 720	+47

Zdroj: podklady ŘSD.

Poznámky: 1. Číslo položky podle *Oborového třídění stavebních konstrukcí a prací staveb pozemních komunikací*.

2. Měrná jednotka.

3. Vážený průměr z jednotkových cen v Kč bez DPH podle projektových dokumentací pro provádění stavby.

4. Minimální jednotková cena v Kč bez DPH z ocenění v 27 nabídkách (viz bod III.3.1 kontrolního závěru).

5. Maximální jednotková cena v Kč bez DPH z ocenění v 27 nabídkách (viz bod III.3.1 kontrolního závěru).

6. Vážený průměr jednotkových cen v Kč bez DPH z ocenění v 27 nabídkách (viz bod III.3.1 kontrolního závěru).

7. Jednotková cena v Kč bez DPH podle *Oborového třídění stavebních konstrukcí a prací staveb pozemních komunikací*.

8. Rozdíl mezi oceněními podle váženého průměru jednotkových cen a podle oborového třídění.

Náklady staveb za vybrané položky stavebních prací

1. Stavba D1 Přerov – Lipník nad Bečvou (délka 14,3 km, smluvní cena 2 717 mil. Kč bez DPH)

Položka	m. j.	Množství	Cena ze smlouvy ⁵⁾		Cena vypočtená ⁶⁾		Rozdíl vypočtené a smluvní ceny		Cena minimální ⁷⁾		Rozdíl minimální a smluvní ceny	
			Kč/m. j.	mil. Kč	Kč/m. j.	mil. Kč	mil. Kč	%	Kč/m. j.	mil. Kč	mil. Kč	%
Celkem za 78 vybraných položek	x	x	x	825,767	x	857,990	+32,223	+3,9	x	415,974	-409,793	-49,6
Výztuž základů z oceli 10505 ¹⁾	t	689	23 858	16,438	20 022	13,795	-2,643	-16,1	13 229	9,115	-7,323	-44,5
Vozovkové vrstvy ze štěrkodrti ²⁾	m ³	149 530	288	43,065	472	70,578	+27,513	+63,9	188	28,112	-14,953	-34,7
Asfaltový koberec, tl. 40 mm ³⁾	m ²	173 913	233	40,522	203	35,304	-5,218	-12,8	161	28,000	-12,522	-30,9
Svodidlo jednostranné, N1,N2 ⁴⁾	m	23 624	740	17,482	678	16,017	-1,465	-8,1	440	10,395	-7,087	-40,5
Dálniční vozovka - z toho skupina komunikace	m ²	328 595	2 503 1 204	822,473 395,628	-	-	-	-	-	-	-	-
Dálniční mosty bez nadjezdů	m ²	14 519	26 799	389,095	-	-	-	-	-	-	-	-

2. Stavba D3 Veselí nad Lužnicí – Bošilec (délka 5,1 km, smluvní cena 635 mil. Kč bez DPH)

Položka	m. j.	Množství	Cena ze smlouvy ⁵⁾		Cena vypočtená ⁶⁾		Rozdíl vypočtené a smluvní ceny		Cena minimální ⁷⁾		Rozdíl minimální a smluvní ceny	
			Kč/m. j.	mil. Kč	Kč/m. j.	mil. Kč	mil. Kč	%	Kč/m. j.	mil. Kč	mil. Kč	%
Celkem za 78 vybraných položek	x	x	x	186,701	x	219,939	+33,238	+17,8	x	103,223	-83,478	-44,7
Výztuž základů z oceli 10505 ¹⁾	t	84	15 408	1,294	20 022	1,682	+0,388	+30,0	13 229	1,111	-0,183	-14,1
Vozovkové vrstvy ze štěrkodrti ²⁾	m ³	42 562	499	21,238	472	20,089	-1,149	-5,4	188	8,002	-13,236	-62,3
Asfaltový koberec, tl. 40 mm ³⁾	m ²	861	172	0,148	203	0,175	+ 0,027	+18,2	161	0,139	-0,009	-6,1
Svodidlo jednostranné, N1, N2 ⁴⁾	m	5 460	571	3,118	678	3,702	+0,584	+18,7	440	2,402	-0,715	-22,9
Dálniční vozovka - z toho skupina komunikace	m ²	128 708	2 425 1 139	312,117 146,598	-	-	-	-	-	-	-	-
Dálniční mosty bez nadjezdů	m ²	1 075	32 847	35,311	-	-	-	-	-	-	-	-

3. Stavba D3 Bošilec – Ševětín (délka 8,1 km, smluvní cena 1 248 mil. Kč bez DPH)

Položka	m. j.	Množství	Cena ze smlouvy ⁵⁾		Cena vypočtená ⁶⁾		Rozdíl vypočtené a smluvní ceny		Cena minimální ⁷⁾		Rozdíl minimální a smluvní ceny	
			Kč/m. j.	mil. Kč	Kč/m. j.	mil. Kč	mil. Kč	%	Kč/m. j.	mil. Kč	mil. Kč	%
Celkem za 78 vybraných položek	x	x	x	400,936	x	403,092	+2,156	+0,5	x	215,644	-185,292	-46,2
Výztuž základů z oceli 10505 ¹⁾	t	346	18 045	6,244	20 022	6,928	+0,684	+10,9	13 229	4,577	-1,667	-26,7
Vozovkové vrstvy ze štěrkodrti ²⁾	m ³	59 755	483	28,862	472	28,204	-0,658	-2,3	188	11,234	-17,628	-61,1
Asfaltový koberec, tl. 40 mm ³⁾	m ²	190 200	200	38,040	203	38,611	+0,571	+1,5	161	30,622	-7,418	-19,5
Svodidlo jednostranné, N1,N2 ⁴⁾	m	11 488	685	7,869	678	7,789	-0,080	-1,0	440	5,055	-2,814	-35,8
Dálniční vozovka - z toho skupina komunikace	m ²	181 924	3 043 1 392	553,595 253,238	-	-	-	-	-	-	-	-
Dálniční mosty bez nadjezdů	m ²	6 147	33 071	203,287	-	-	-	-	-	-	-	-

4. Stavba D3 Ševětín – Borek (délka 10,7 km, smluvní cena 933 mil. Kč bez DPH)

Položka	m. j.	Množství	Cena ze smlouvy ⁵⁾		Cena vypočtená ⁶⁾		Rozdíl vypočtené a smluvní ceny		Cena minimální ⁷⁾		Rozdíl minimální a smluvní ceny	
			Kč/m. j.	mil. Kč	Kč/m. j.	mil. Kč	mil. Kč	%	Kč/m. j.	mil. Kč	mil. Kč	%
Celkem za 78 vybraných položek	x	x	x	320,195	x	298,668	-21,527	-6,7	x	144,569	-175,626	-54,8
Výztuž základů z oceli 10505 ¹⁾	t	57	24 152	1,377	20 022	1,141	-0,236	-17,1	13 229	0,754	-0,623	-45,2
Vozovkové vrstvy ze štěrkodrti ²⁾	m ³	75 477	564	42,569	472	35,625	-6,944	-16,3	188	14,190	-28,379	-66,7
Asfaltový koberec, tl. 40 mm ³⁾	m ²	272 830	162	44,198	203	55,384	+11,186	+25,3	161	43,926	-0,272	-0,6
Svodidlo jednostranné, N1,N2 ⁴⁾	m	13 043	753	9,821	678	8,843	-0,978	-9,9	440	5,739	+4,082	-41,6
Dálniční vozovka - z toho skupina komunikace	m ²	*)	*)	*)	-	-	-	-	-	-	-	-
Dálniční mosty bez nadjezdů	m ²	*)	*)	*)	-	-	-	-	-	-	-	-

*) Pro stavební objekty 101 – dálniční vozovka a řady 200 – dálniční mosty nebyly v rozpočtu uvedeny údaje v Kč/m².

5. Stavba D3 Borek – Úsilné (délka 3,2 km, smluvní cena 718 mil. Kč bez DPH)

Položka	m. j.	Množství	Cena ze smlouvy ⁵⁾		Cena vypočtená ⁶⁾		Rozdíl vypočtené a smluvní ceny		Cena minimální ⁷⁾		Rozdíl minimální a smluvní ceny	
			Kč/m. j.	mil. Kč	Kč/m. j.	mil. Kč	mil. Kč	%	Kč/m. j.	mil. Kč	mil. Kč	%
Celkem za 78 vybraných položek	x	x	x	228,702	x	274,798	+46,096	+20,2	x	138,813	-89,889	-39,3
Výztuž základů z oceli 10505 ¹⁾	t	595	15 603	9,284	20 022	11,913	+2,629	+28,3	13 229	7,871	-1,413	-15,2
Vozovkové vrstvy ze štěrkodrti ²⁾	m ³	36 377	466	16,952	472	17,170	+0,218	+1,3	188	6,389	-10,563	-62,3
Asfaltový koberec, tl. 40 mm ³⁾	m ²	10 466	194	2,030	203	2,125	+0,095	+4,7	161	1,685	-0,345	-17,0
Svodidlo jednostranné, N1,N2 ⁴⁾	m	7 298	555	4,050	678	4,948	+0,898	+22,2	440	3,211	-0,839	-20,7
Dálniční vozovka - z toho skupina komunikace	m ²	70 758	3 064 1 150	216,803 81,372	-	-	-	-	-	-	-	-
Dálniční mosty bez nadjezdů	m ²	11 087	18 479	204,877	-	-	-	-	-	-	-	-

6. Stavba D4 Skalka – křižovatka II/118 (délka 4,8 km, smluvní cena 417 mil. Kč bez DPH)

Položka	m. j.	Množství	Cena ze smlouvy ⁵⁾		Cena vypočtená ⁶⁾		Rozdíl vypočtené a smluvní ceny		Cena minimální ⁷⁾		Rozdíl minimální a smluvní ceny	
			Kč/m. j.	mil. Kč	Kč/m. j.	mil. Kč	mil. Kč	%	Kč/m. j.	mil. Kč	mil. Kč	%
Celkem za 78 vybraných položek	x	x	x	158,937	x	174,809	+15,872	+10,0	x	88,274	-70,662	-44,5
Výztuž základů z oceli 10505 ¹⁾	t	191	18 621	3,557	20 022	3,824	+0,267	+7,5	13 229	2,527	-1,030	-29,0
Vozovkové vrstvy ze štěrkodrti ²⁾	m ³	38 564	374	14,423	472	18,202	+3,779	+26,2	188	7,250	-7,173	-49,7
Asfaltový koberec, tl. 40 mm ³⁾	m ²	111 298	181	20,145	203	22,593	+2,448	+12,2	161	17,919	-2,226	-11,0
Svodidlo jednostranné, N1,N2 ⁴⁾	m	9 126	583	5,320	678	6,187	+0,867	+16,3	440	4,015	-1,305	-24,5
Dálniční vozovka - z toho skupina komunikace	m ²	100 684	3 531 897	355,515 90,314	-	-	-	-	-	-	-	-
Dálniční mosty bez nadjezdů	m ²	1 878	20 379	38,272	-	-	-	-	-	-	-	-

Zdroj: ocenění položek podle smluv uzavřených s vybranými uchazeči; vlastní výpočty NKÚ.

Poznámky: 1) Číslo položky 272365 – Výztuž základů z oceli 10505.

2) Číslo položky 56330 – Vozovkové vrstvy ze štěrkodrti.

3) Číslo položky 574J54, vč. 574J04 a 574234 – Asfaltový koberec mastixový modifikovaný, SMA 11+, 11S, tl. 40 mm.

4) Číslo položky 9113A1, vč. 911322 a 911323 – Svodidlo ocelové jednostranné, úroveň zadržení N1, N2 – dodávka a montáž.

5) Cena (bez DPH) stanovená z položkového rozpočtu ve smlouvě s dodavatelem stavebních prací.

6) Vážený průměr cen (bez DPH) z ocenění v 27 nabídkách (viz bod III.3.1 kontrolního závěru).

7) Minimální cena (bez DPH) z ocenění v 27 nabídkách (viz bod III.3.1 kontrolního závěru), přičemž nepřiměřeně nízké ceny byly vyřazeny.

m. j. – měrná jednotka.