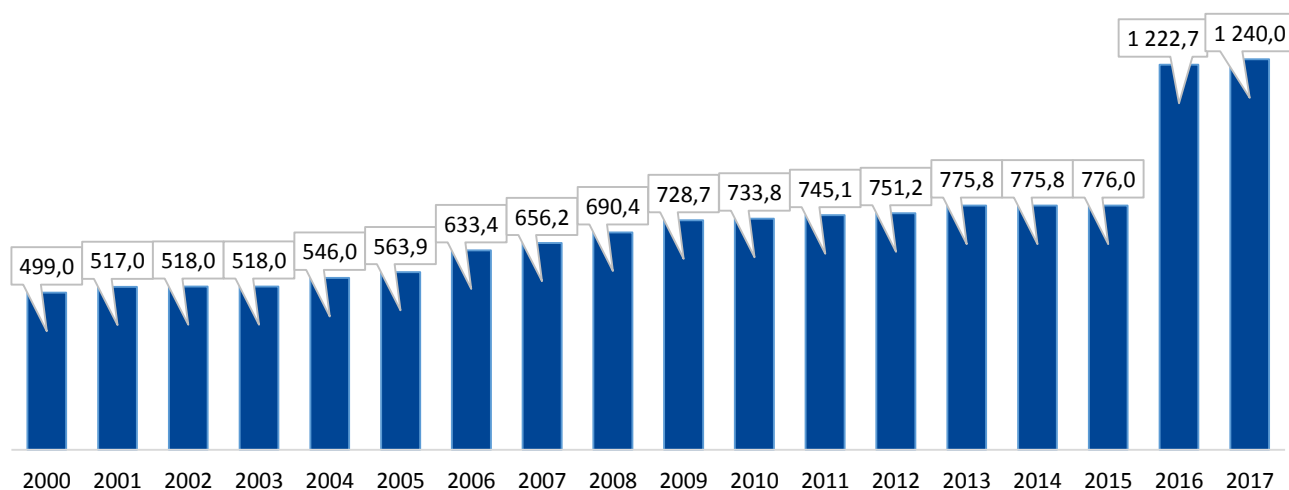


Výstavba dálnic

V České republice dochází k nárůstu registrovaných vozidel¹ a intenzit dopravy na síti silničních komunikací². Budování sítě dálnic tomuto nárůstu však neodpovídá. Zásadní rozšíření sítě dálnic se provedlo v roce 2016 administrativním zásahem Ministerstva dopravy - přeřazením většiny rychlostních komunikací na dálnice II. třídy³.

Graf č. 1 Vývoj provozní délky dálnic v letech 2000 - 2017



Tabulka č. 1 Průměrná intenzita dopravy na komunikacích

	2010	2016	Intenzita 2016/2010
Dálnice I. třídy	27 560	31 070	112,7%
Dálnice II. třídy	21 510	22 980	106,8%
Silnice I. třídy	7 530	8 510	113,0%
Silnice II. třídy	2 320	2 620	112,9%
Silnice III. třídy	600	680	113,3%

¹ Ročenka dopravy ČR strana 51

² Výsledky celostátního Sčítání dopravy 2010 a 2016; Zpravodaj ŘSD 2/2017 + <http://scitani2016.rsd.cz/pages/results/default.aspx>

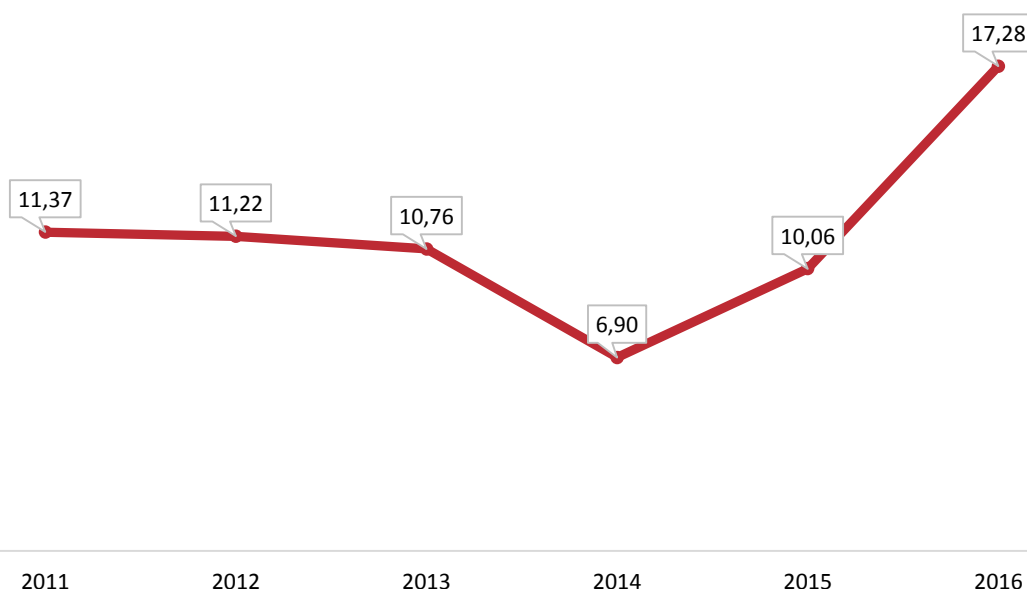
³ V roce 2016 zprovozněn jen jediný nový dálniční úsek (D8 Bílinka – Řehlovice v délce 12,489 km)

Tabulka č. 2 Zprovozněné úseky dálnic v roce 2017

	Dálnice	Délka úseku km	Zprovozněno	Kraj
Praskačka - MÚK Kukleny	D 11	4,27	21.8.2017	Královéhradecký
Borek - Úsilné	D 3	3,16	27.9.2017	Jihočeský
Skalka - křiž II/118	D 4	4,79	4.10.2017	Středočeský
Veselí n. Lužnicí - Bošilec	D 3	5,12	12.10.2017	Jihočeský
CELKEM novostavby	dálnice	17,34	2017	ČR

Budování sítě dálnic je investičně náročné, kromě státního rozpočtu a fondů Evropské unie jsou náklady hrazeny i výnosy z mýta a prodeje dálničních známek a dalších zdrojů Státního fondu dopravní infrastruktury (SFDI).

Graf č. 2 Výdaje SFDI na dálnice uvolněno příjemcům (skutečnost v mld. Kč)



Zdroj: Výroční zprávy SFDI

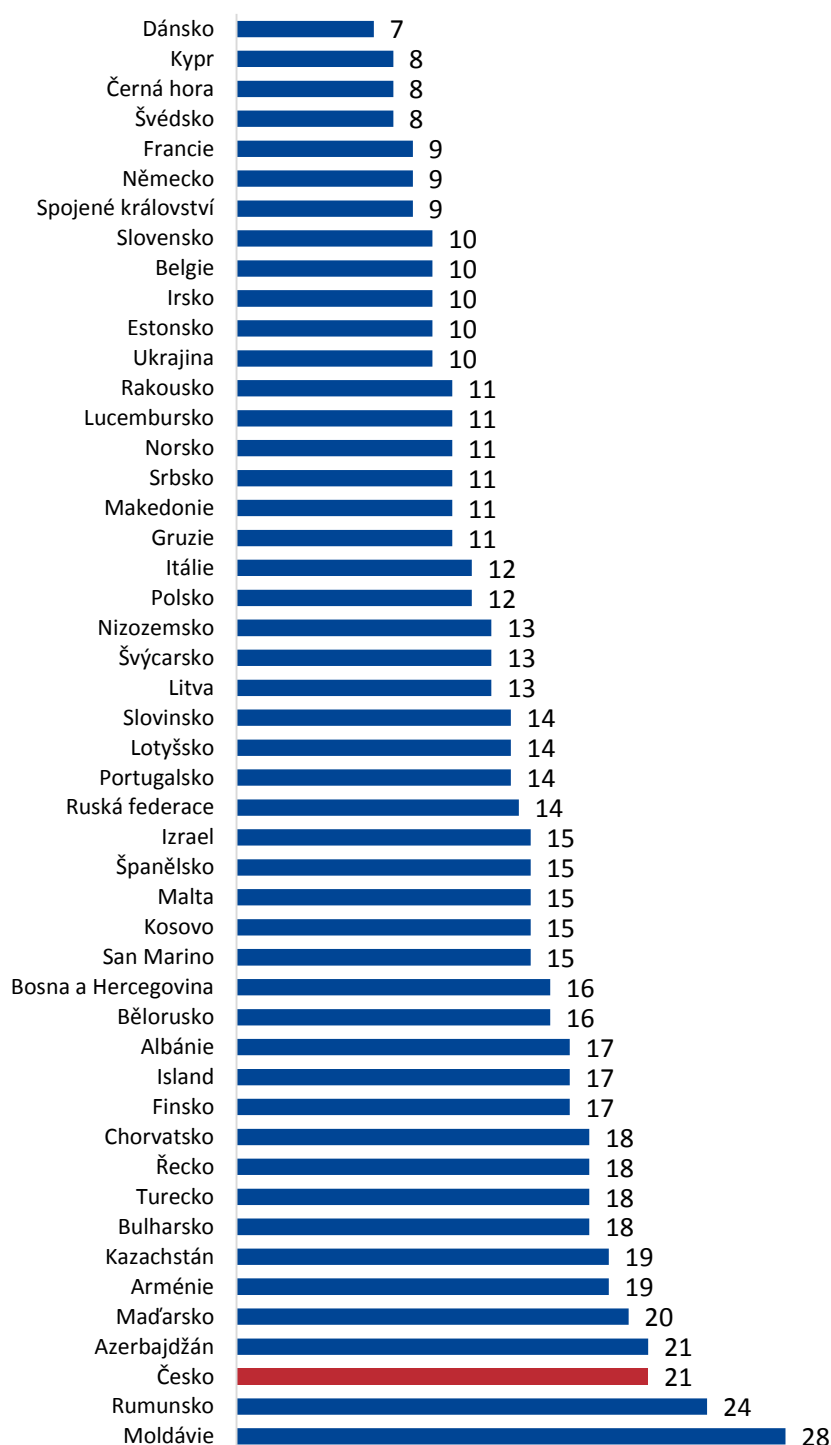
Českým specifíkem je extrémně komplikované územní řízení, stavební řízení i výběr dodavatele⁴. Podle výsledků studie Světové banky⁵ je Česká republika z hlediska administrativní náročnosti při vyřízení stavebního povolení na posledních místech žebříčku evropských zemích. V počtu potřebných úkonů pro vydání stavebního je ČR na 46. místě společně s Azerbajdžánem (před posledními Rumunskem a Moldávií). Tento fakt spolu se 44. místem mezi evropskými zeměmi v délce stavebního řízení neukazuje na příliš vhodné prostředí pro čerpání evropských dotací na stavební práce. Hrozí tak,

⁴ Délka přípravy staveb v období od získání souhlasného stanoviska k vlivům na životní prostředí do vydání pravomocného stavebního povolení trvala u šesti staveb dálnic kontrolovaných NKÚ v průměru 13 let

⁵ Doing business 2018 (Data 2017)

že komplikované stavby dálnic s vyššími užitnou hodnotou nebudou v plánovaném termínu dokončeny a spolufinancovány z OPD II⁶.

Graf č. 4 Počet úkonů potřebných pro vyřízení stavebního povolení



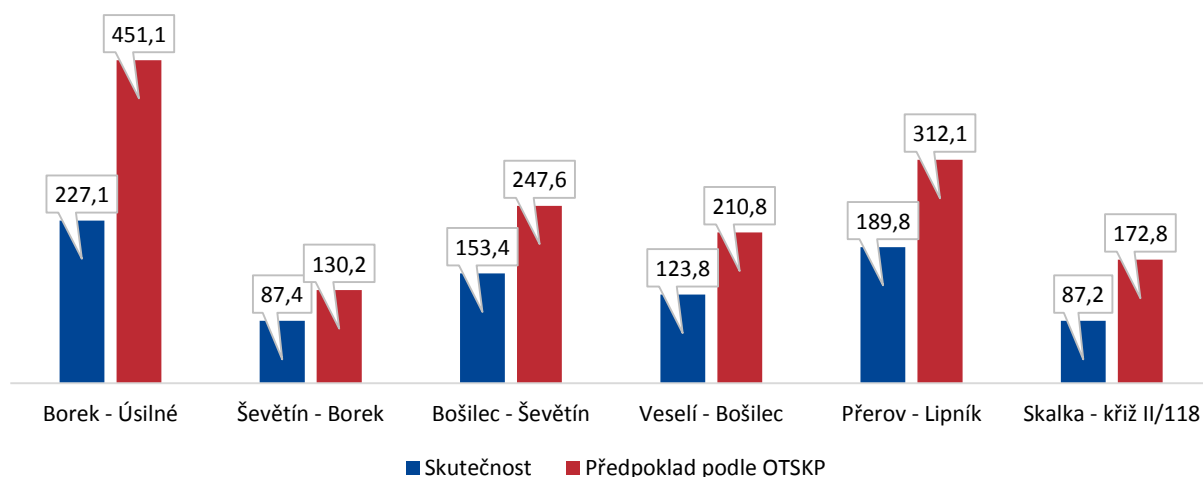
Zdroj : Světová banka, Doing business 2018

⁶ Operační program Doprava v programovém období 2014 - 2020

Administrativní náročnost stavebního a územního řízení v ČR má negativní dopad na plánování termínů výstavby, na samotné ceny dopravních staveb i na stanovení potřebného objemu veřejných prostředků.

Z níže uvedeného grafu vyplývá velký rozdíl mezi očekávanými a skutečnými jednotkovými náklady na 1 km stavby dálnice. Náklady zde uvedené jsou výpočtem NKÚ na základě vyhodnocení dat z kontrolní akce 17/05. Vzhledem ke snížení tempa výstavby dálnic a nedostatku jiných zakázek se nabídky potencionálních zhotovitelů dostávaly až k úrovni 50 % z předpokládaných nákladů.

Graf č. 5 Skutečné a předpokládané jednotkové náklady na stavbu 1 km dálnice v ČR v letech 2013 - 2015



Velké rozdíly mezi předpokládanou a vysoutěženou cenou jsou kromě vysoce konkurenčního prostředí dokladem opožděné aktualizace databáze cen jednotlivých položek staveb pozemních komunikací v normě (OTSKP). Výpočet předpokládané ceny stavby dálnice na základě OTSKP je obvykle z důvodu časové prodlevy mezi kalkulací a vypsáním výběrového řízení zastaralý již v okamžiku otevírání nabídek z veřejné soutěže.

NKÚ ve svém kontrolním závěru 17/05 nezmiňuje nadhodnocování ani podhodnocování celkových cen šesti kontrolovaných staveb dálnic, ale **výrazné rozdíly v jednotkových cenách u stejných položek** mezi jednotlivými stavbami navzájem a také mezi realizovanými stavbami a OTSKP. Úprava cenové úrovně většiny položek v OTSKP pouze na základě meziroční míry inflace⁷ vyhlášené ČSÚ nedosahuje k určení výše veřejných prostředků, které jsou potřeba. Více vypovídající o skutečné cenové úrovni stavebních prací při výstavbě pozemních komunikací jsou kromě vítězné nabídky zhotovitele i nabídky dalších uchazečů o získání veřejné zakázky. NKÚ proto získané položkové nabídky týkající se staveb dálnic anonymizoval⁸ a souhrn zveřejnil v databázi jednotkových cen jako přílohu kontrolního závěru.

⁷ Z indexu cen stavebních prací ČSÚ pro inženýrská díla

⁸ Odstranil identifikaci potencionálního zhotovitele