



Kontrolní závěr z kontrolní akce

19/10

Opravy a údržba silničních mostů

Kontrolní akce byla zařazena do plánu kontrolní činnosti Nejvyššího kontrolního úřadu (dále také „NKÚ“) na rok 2019 pod číslem 19/10. Kontrolní akci řídil a kontrolní závěr vypracoval člen NKÚ Ing. Jan Málek.

Cílem kontroly bylo prověřit, zda jsou peněžní prostředky určené na opravy a údržbu mostů dostatečné k udržení jejich vyhovujícího stavu a jsou vynakládány efektivně, účelně a hospodárně.

Kontrola byla prováděna u kontrolovaných osob v období od května 2019 do ledna 2020. Kontrolovaným obdobím bylo období od roku 2014 do doby ukončení kontroly, v případě věcných souvislostí i období předcházející.

Kontrolované osoby:

Ministerstvo dopravy (dále také „MD“), Ministerstvo pro místní rozvoj (dále také „MMR“), Ředitelství silnic a dálnic ČR, Praha (dále také „ŘSD“), Státní fond dopravní infrastruktury, Praha (dále také „SFDI“), Centrum pro regionální rozvoj České republiky, Praha (dále také „CRR“), Jihočeský kraj, České Budějovice (dále také „JČ kraj“), Krajská správa a údržba silnic Středočeského kraje, příspěvková organizace, Praha (dále také „KSÚS Stč. kraje“), Správa a údržba silnic Pardubického kraje, Pardubice (dále také „SÚS Pard. kraje“), Správa a údržba silnic Plzeňského kraje, příspěvková organizace, Plzeň (dále také „SÚS Plz. kraje“), Správa a údržba silnic Jihomoravského kraje, příspěvková organizace kraje, Brno (dále také „SÚS JM kraje“).

Kolegium NKÚ na svém XI. jednání, které se konalo dne 20. července 2020,

schválilo usnesením č. 7/XI/2020

kontrolní závěr v tomto znění:

Opravy a údržba silničních mostů¹

17 533

Počet mostů na dálnicích a silnicích I. – III. třídy v České republice; z toho 1 701 mostů je na dálnicích a 3 236 mostů na silnicích I. třídy (ve správě ŘSD) a 12 596 mostů na silnicích II. a III. třídy (ve správě krajů).

10,1 %

Podíl mostů na dálnicích a silnicích I. třídy ve špatném až havarijním stavu.

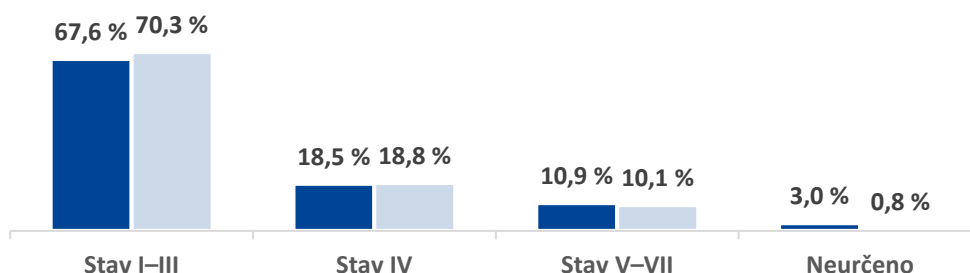
23,3 %

Podíl mostů na silnicích II. a III. třídy ve špatném až havarijním stavu.

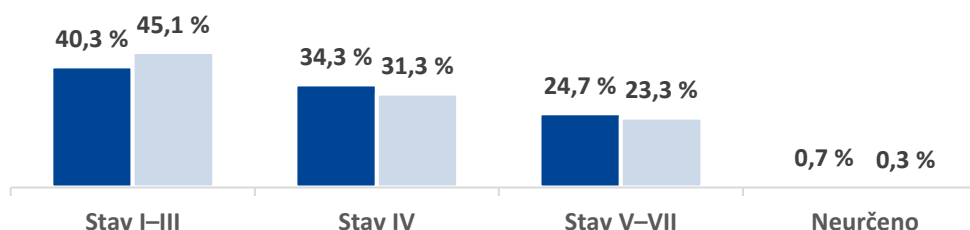
???

O výši peněžních prostředků potřebných pro dosažení alespoň dobrého stavu dálničních a silničních mostů v majetku státu jejich opravami a pro zajištění jejich řádné údržby v rozsahu nezbytném pro udržení tohoto stavu nemá přesný přehled MD ani ŘSD.

Stav mostů na dálnicích a silnicích I. třídy
k 1. 1. 2014 a k 1. 7. 2019



Stav mostů na silnicích II. a III. třídy
k 1. 1. 2014 a k 1. 7. 2019



¹ Zdroj: ŘSD, přehledy z *Informačního systému o silniční a dálniční síti ČR*, stav k 1. 7. 2019. Hodnocení stavu mostů na sedmistupňové škále: stav I – bezvadný, II – velmi dobrý, III – dobrý, IV – uspokojivý, V – špatný, VI – velmi špatný, VII – havarijní (blíže viz příloha č. 1 tohoto kontrolního závěru).

I. Shrnutí a vyhodnocení

- 1. Stávající způsob péče o mosty neposkytuje záruku účelného, efektivního a hospodárného vynakládání veřejných finančních prostředků.** Není zajištěna dostatečná koordinace poskytování podpory určené na opravy a rekonstrukce mostů z různých zdrojů. Financování oprav a rekonstrukcí mostů z tzv. globálních položek rozpočtu SFDI není zcela transparentní. Z předložených dokladů a analýz vyplývá, že **při stávajícím tempu oprav a rekonstrukcí silničních mostů a počtech mostů ve špatném až havarijním stavu není reálné rychlé dosažení výrazného zlepšení jejich celkového stavu.**
Jednotkové ceny oprav, resp. rekonstrukcí silničních mostů, se v kontrolovaných projektech pohybovaly v širokém rozmezí od 3 812 Kč/m² do 161 260 Kč/m².
- 2. MD nedisponuje analytickým dokumentem, který by se zabýval stavem dálničních a silničních mostů a zajištěním řádné péče o ně.** Tato problematika není blíže řešena v dopravní politice³, ani v dalších koncepčních dokumentech MD. MD ani ŘSD nemá stanoveny konkrétní cíle, ani ukazatele pro měření změn celkového stavu mostů a účinků podpory poskytované na jejich opravy a rekonstrukce.
- 3. MD od roku 2007 neplní svou zákonnou povinnost vést *Centrální evidenci pozemních komunikací*⁴ a dosud nevydalo ani příslušný prováděcí předpis.** Již v roce 2007 přitom vynaložilo částku 2,7 mil. Kč na přípravu návrhu vyhlášky a na vytvoření příslušné internetové aplikace. Vyhlášku ale nevydalo a aplikaci nevyužilo. **Částku 2,7 mil. Kč tedy MD vynaložilo neúčelně, v rozporu s právním předpisem⁵.** Jednotný systém evidence mostů obsahující aktuální, úplné a věrohodné informace o jejich stavu a závadách neexistuje. Údaje o mostech na silnicích II. a III. třídy zveřejňuje ŘSD, aniž by byla zaručena jejich úplnost a aktuálnost.
- 4. MD v letech 2001–2007 podpořilo dotací 5,7 mil. Kč vývoj informačního systému *Bridge Management System (Systém hospodaření s mosty, dále jen „BMS“)*.** ŘSD i další subjekty veřejné správy ale BMS využívají jen částečně. Rozsahem skutečného využití BMS se MD nezabývalo.
- 5. MD jako garant odbornosti vydávající osvědčení a oprávnění pro prohlídky mostů nedostatečně zajistilo odbornou úroveň a objektivnost hodnocení stavu mostů.** NKÚ zjistil velký počet případů, kdy zprávy z provedených prohlídek mostů obsahovaly formální i věcné nedostatky nebo rozpory. **MD neprovádělo kontrolu zaměřenou na odbornou úroveň a kvalitu výstupů z prohlídek mostů.**
- 6. MD v kontrolovaném období let 2014–2019 neprovádělo vrchní státní dozor, státní dozor, kontrolní prohlídky mostů ani jinou kontrolní činnost zaměřenou na plnění**

² Na rozdíl od tzv. jmenovitých položek přiřazených ke konkrétním projektům (akcím) jsou globální položky v rozpočtu SFDI uvedeny souhrnnými částkami, jejichž čerpání na jednotlivé projekty (akce) je stanovováno podle rozpisů až v průběhu roku.

³ *Dopravní politika České republiky pro období 2014–2020 s výhledem do roku 2050*, schválená usnesením 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*.

⁴ Ustanovení § 29a zákona č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích.

⁵ Ustanovení § 14 odst. 1 zákona č. 219/2000 Sb., o majetku České republiky a jejím vystupování v právních vztazích.

povinností v oblasti prohlídek mostů ani v oblasti evidence a údržby mostů, uložených jejich vlastníkům, resp. správcům právními předpisy a českou technickou normou⁶.

7. **Evidence stavu mostů vedená ŘSD v BMS je nevěrohodná.** U všech 27 dálničních a silničních mostů v majetku státu a správě ŘSD, které NKÚ u ŘSD zkontroloval, zjistil rozpory v údajích, nedostatky spočívající v nedodržování termínů a lhůt pro provádění prohlídek mostů, velké prodlevy s dokončováním a schvalováním prohlídek.
8. **ŘSD nemá vytvořen ucelený systém plánování, sledování, vyhodnocování a kontroly údržby mostů s vazbou na jejich stav a závady zjišťované jejich prohlídkami.** Přesnými a úplnými informacemi o údržbě jednotlivých mostů nedisponuje. Systém hospodaření s vozovkou teprve začíná zavádět.
9. **ŘSD neprovádělo řádnou údržbu a včasné opravy většiny z kontrolovaných mostů. Dlouhodobě neřešilo závady, na něž upozornily prohlídky mostů, a odkládalo provedení doporučených opatření.** Důsledkem bylo postupné zhoršování stavu mostů, zejména poškozování jejich konstrukcí zatékající vodou, a to až do té míry, že některé mosty již nebylo možno opravit a bylo potřeba je nákladně rekonstruovat, popř. strhnout a postavit mosty nové. **ŘSD tím porušovalo povinnosti uložené mu právními předpisy⁷.**
10. **ŘSD při zadávání veřejné zakázky na řešení havarijního stavu mostu na dálnici D1 v roce 2015 nepostupovalo v souladu s právním předpisem.** Zakázku s cenou 51,7 mil. Kč zadalo v jednacím řízení bez uveřejnění, aniž by byla splněna zákonná podmínka objektivní nepředvídatelnosti a nezavinění vzniku situace zadavatelem⁸. Havarijní stav mostu byl důsledkem dlouhodobého zanedbání údržby a odkládání jeho oprav.
11. **S ohledem na svou působnost neumožňující kontrolovat nakládání s majetkem krajů NKÚ nemohl vyhodnotit úroveň péče o mosty na silnicích II. a III. třídy.** Údržbu těchto mostů financovaly kraje ze svých rozpočtů, tedy z peněžních prostředků mimo kontrolní působnost NKÚ. Při kontrole oprav mostů financovaných s účastí peněžních prostředků poskytnutých z rozpočtu SFDI nebo IROP však NKÚ zjistil, že přinejmenším u některých mostů nebyly údržbou a včasnými opravami odstraňovány všechny závady zjištěné jejich prohlídkami, takže stav těchto mostů se postupně horšil a jejich následné opravy byly nákladnější.
12. **Projekty rekonstrukcí mostů MMR v IROP⁹ samostatně nesledovalo** a nestanovilo pro ně žádný konkrétní cíl, ani žádný indikátor, jímž by bylo možno měřit účinky poskytnuté podpory na úrovni programu nebo projektů. **NKÚ kontrolou u CRR zjistil dílčí nedostatky v jeho postupu při kontrole a hodnocení některých žádostí o podporu.**

⁶ Zákon č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích, vyhláška č. 104/1997 Sb., kterou se provádí zákon o pozemních komunikacích, ČSN 73 6221 Prohlídky mostů pozemních komunikací.

⁷ Ustanovení § 14 odst. 3 zákona č. 219/2000 Sb., o majetku České republiky a jejím vystupování v právních vztazích, ustanovení § 9 odst. 3 a 4 zákona č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích, ustanovení § 10 vyhlášky č. 104/1997 Sb., kterou se provádí zákon o pozemních komunikacích.

⁸ Ustanovení § 23 odst. 4 písm. b) zákona č. 137/2006 Sb., o veřejných zakázkách.

⁹ *Integrovaný regionální operační program (IROP) schválený usnesením vlády ČR ze dne 9. července 2014 č. 555, o Integrovaném regionálním operačním programu pro období let 2014–2020*, stav k 20. 12. 2019.

II. Informace o kontrolované oblasti

Podle zákona č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích (dále také „silniční zákon“), je vlastníkem dálnic a silnic I. třídy stát. Vlastníkem silnic II. a III. třídy je kraj, na jehož území se silnice nacházejí. Vlastník dálnice, silnice nebo místní komunikace je povinen vést evidenci jím vlastněných pozemních komunikací a vykonávat jejich správu zahrnující zejména pravidelné a mimořádné prohlídky, údržbu a opravy. Výkon správy může zajišťovat prostřednictvím správce¹⁰.

Způsob vedení evidence, provádění prohlídek, provádění údržby a oprav dálnic, silnic a místních komunikací stanoví prováděcí předpis¹¹. Rozsah a způsob provádění prohlídek mostů, lhůty a intervaly provádění pravidelných prohlídek, způsob vedení záznamů o prohlídkách a další podrobnosti, stejně jako bližší podrobnosti o údržbě a opravách mostů, obsahuje česká technická norma¹², na kterou prováděcí předpis odkazuje.

Údržbu mostů tvoří souhrn prací, kterými se mosty a jejich vybavení udržují v řádném technickém, bezpečném a sjízdném stavu za všech povětrnostních a za běžných dopravních podmínek. Opravou mostu se stavebními pracemi prováděnými podle schválené dokumentace odstraňují zjištěná poškození nebo vady¹³.

MD je ústředním orgánem státní správy ve věcech dopravy. Odpovídá za tvorbu státní politiky v oblasti dopravy a v rozsahu své působnosti za její uskutečňování¹⁴. MD vykonává působnost silničního správního úřadu (dále jen „SSÚ“) ve věcech dálnic¹⁵. Zároveň vykonává státní dozor na dálnicích a vrchní státní dozor nad výkonem státního dozoru prováděného příslušnými SSÚ (krajské úřady, obecní úřady obcí s rozšířenou působností)¹⁶. MD schvaluje záměry projektů týkajících se výstavby a obnovy pozemních komunikací (včetně mostů) zpracované ŘSD a doporučuje jejich zařazení k financování z rozpočtu SFDI. MD je rovněž řídicím orgánem operačního programu *Doprava* (pro programové období 2014–2020) (dále jen „OPD“).

ŘSD je státní příspěvkovou organizací zřízenou MD. Podle zřizovací listiny je základním účelem a předmětem činnosti ŘSD mj. hospodaření s dálnicemi a silnicemi I. třídy se součástmi a příslušenstvím, zabezpečení jejich údržby a oprav včetně mostů, zajištění výkonu majetkové správy, vedení příslušné majetkové evidence a pasportů, zajištění prohlídek mostů, zajištění skladů mostních provizorií, provozování Informačního systému silničního hospodářství včetně silniční databanky a *Jednotného systému dopravních informací* (dále také „JSDI“).

MMR je ústředním orgánem státní správy mj. ve věcech regionální politiky. Je řídicím orgánem *Integrovaného regionálního operačního programu* pro období let 2014 až 2020 (dále jen „IROP“), ze kterého byla poskytována podpora mj. na rekonstrukce a výstavbu silničních mostů v rámci projektů rekonstrukce a modernizace vybraných úseků silnic II. a III. třídy. CRR je státní

¹⁰ Ustanovení § 9 zákona č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích.

¹¹ Ustanovení § 8 a § 10 vyhlášky č. 104/1997 Sb., kterou se provádí zákon o pozemních komunikacích.

¹² ČSN 73 6221 Prohlídky mostů pozemních komunikací.

¹³ Ustanovení § 10 vyhlášky č. 104/1997 Sb., kterou se provádí zákon o pozemních komunikacích.

¹⁴ Ustanovení § 17 zákona č. 2/1969 Sb., o zřízení ministerstev a jiných ústředních orgánů státní správy České republiky.

¹⁵ Ustanovení § 40 odst. 2 písm. c) zákona č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích.

¹⁶ Ustanovení § 41 odst. 1 zákona č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích.

příspěvkovou organizací, která byla rozhodnutím ministryně pro místní rozvoj pověřena úkoly zprostředkujícího subjektu IROP. Zajišťuje mj. kontrolu a hodnocení žádostí o podporu, zpracování podkladů pro vydání rozhodnutí o poskytnutí dotace a monitoring podpořených projektů.

Majetek státu musí být využíván účelně a hospodárně. Organizační složka státu je povinna počínat si tak, aby svým jednáním majetek nepoškozovala a neodůvodněně nesnižovala jeho rozsah a hodnotu. Rovněž je povinna pečovat o zachování majetku a jeho údržbu a chránit jej před poškozením, zničením, ztrátou, odcizením nebo zneužitím¹⁷.

Vedoucí orgánů veřejné správy mají v rámci své řídicí pravomoci mj. povinnost organizovat finanční kontrolu pro zajištění účinného řízení výkonu veřejné správy, sledovat a vyhodnocovat její výsledky a při zjištění nedostatků neprodleně přijímat konkrétní opatření k nápravě, jakož i systémová opatření, která mají za cíl předcházet a včas odhalovat nesprávné operace a jejich příčiny¹⁸.

Kraje spravují své záležitosti samostatně. Státní orgány mohou do jejich samostatné působnosti zasahovat jen tehdy, vyžaduje-li to ochrana zákona, a jen způsobem, který stanoví zákon¹⁹.

III. Rozsah kontroly

Kontrolní akcí č. 19/10 NKÚ prověřoval nakládání s peněžními prostředky státního rozpočtu, SFDI a Evropské unie (dále také „EU“) určenými na opravy a údržbu silničních mostů. Kontrolu zaměřil především na tři oblasti:

- systém péče o silniční mosty na dálnicích, silnicích I. třídy (působnost MD a ŘSD) z pohledu zajištění dobrého provozně-technického stavu mostů,
- systém financování oprav a údržby dálničních a silničních mostů,
- postup kontrolovaných osob při přípravě, schvalování, realizaci a sledování vybraných projektů oprav a rekonstrukcí mostů.

Kontrola mostů na dálnicích a silnicích I. třídy byla na ŘSD provedena na vzorku 27 mostů. Výběr tohoto vzorku byl proveden tak, aby zahrnoval dálniční mosty na dvou modernizovaných úsecích dálnice a dále typově různé mosty v různých stavebně-technických stavech na silnicích I. třídy. Prověřeny byly projekty oprav a rekonstrukcí mostů s celkovým objemem nákladů 903,7 mil Kč. Kontrola mostů na silnicích II. a III. třídy byla provedena u 14 projektů oprav a rekonstrukcí mostů financovaných s účastí peněžních prostředků SFDI nebo IROP s celkovým objemem nákladů 404,6 mil. Kč. NKÚ dále prověřil postup MMR při stanovení podmínek pro poskytování podpory z IROP využitě na financování rekonstrukcí a výstavby mostů na silnicích II. a III. třídy a při rozhodování o poskytnutí této podpory. Na CRR

¹⁷ Ustanovení § 14 odst. 1 a odst. 3 zákona č. 219/2000 Sb., o majetku České republiky a jejím vystupování v právních vztazích.

¹⁸ Ustanovení § 5 odst. 1 zákona č. 320/2001 Sb., o finanční kontrole ve veřejné správě a o změně některých zákonů (zákon o finanční kontrole).

¹⁹ Ustanovení § 2 odst. 1 zákona č. 129/2000 Sb., o krajích (krajské zřízení).

NKÚ prověřil jeho postup při administraci a monitorování 10 projektů rekonstrukcí mostů s celkovým objemem způsobilých výdajů 1,2 mld. Kč.

Kontrola navázala mj. na kontrolní akce č. 13/27²⁰ a č. 17/09²¹, při nichž NKÚ zjistil v činnosti MD i ŘSD opakující se nedostatky, zejména nevytvoření účinného systému řízení investic a odsouvání oprav a neprovádění údržby.

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

IV. Podrobné skutečnosti zjištěné kontrolou

1. Systém péče o dálniční a silniční mosty a jeho financování

Dálniční a silniční mosty jsou kritickými místy dopravní infrastruktury. Jejich špatný stav může významně ovlivnit bezpečnost a plynulost silničního provozu. Přestože za zajištění řádné péče o mosty na dálnicích a silnicích I. třídy zodpovídá ŘSD, MD za tuto oblast zodpovídá z titulu zřizovatele ŘSD a zároveň ústředního orgánu státní správy, do jehož působnosti a odpovědnosti tato problematika spadá. NKÚ zjistil, že MD ani ŘSD nemají v této oblasti stanoveny žádné konkrétní cíle ani systematicky nesledují a nevyhodnocují úroveň péče o mosty.

Z údajů o stavu mostů zveřejňovaných ŘSD vyplývá, že podíl mostů ve špatném až havarijním stavu z celkového počtu dálničních a silničních mostů v České republice se za posledních pět let snížil jen velmi málo a zejména v případě mostů na silnicích II. a III. třídy zůstává vysoký (blíže viz přílohy č. 6 a č. 7 tohoto kontrolního závěru).

ŘSD nemá vytvořen systém péče o mosty, v němž by věcně, časově a finančně plánovalo, sledovalo a vyhodnocovalo údržbu a opravy mostů v návaznosti na výsledky jejich prohlídek. Opravy a rekonstrukce mostů řeší samostatnými projekty nebo jako součást projektů oprav a modernizace jednotlivých úseků dálnic a silnic I. třídy. Nedisponuje přesnými a úplnými informacemi o prováděné údržbě mostů, resp. není schopno její provádění u jednotlivých mostů dostatečně doložit. Kodstranění těchto nedostatků by mohl přispět systém hospodaření s vozovkou (dále jen „SHV“), který ale ŘSD na rozdíl od krajů zatím nemá zaveden (viz bod IV.8. tohoto kontrolního závěru).

Údržba, opravy a rekonstrukce mostů na dálnicích a silnicích I. třídy byly financovány z globálních položek rozpočtu SFDI „ŘSD opravy a údržba – dálnice“ a „ŘSD opravy a údržba – silnice I. třídy“ a v rámci jmenovitých akcí. SFDI na opravy a údržbu silnic I. třídy (včetně mostů) v letech 2015–2019 uvolnil celkem 52,6 mld. Kč, na opravy a údržbu dálnic (včetně mostů) to bylo 21,9 mld. Kč, celkem tedy 74,5 mld. Kč (viz příloha č. 8 tohoto kontrolního závěru).

²⁰ 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*.

²¹ Kontrolní akce č. 17/09 – *Akce stavebního charakteru prováděné za účelem oprav, modernizace a rozvoje sítě silnic II. a III. tříd na území vybraných krajů, spolufinancované z prostředků Evropské unie a národních zdrojů*, kontrolní závěr byl zveřejněn v částce 3/2018 *Věstníku NKÚ*.

Z globálních položek přitom ŘSD financovalo nejen menší akce, ale i investičně náročné projekty, např. opravu Žďákovského mostu provedenou v letech 2015–2017 za 170,6 mil. Kč bez DPH. Pro financování takovýchto akcí nejsou globální položky dle informací uvedených v dokumentech SFDI určeny.

ŘSD na opravy a rekonstrukce mostů na dálnicích a silnicích I. třídy v letech 2014–2019 vynaložilo celkem 9,8 mld. Kč. Bližší podrobnosti ale nevedlo s tím, že informace o struktuře opravovaného majetku není schopno poskytnout. Nebylo tedy možno zjistit, kterých mostů se uvedené náklady týkají, ani ověřit věrohodnost poskytnutých údajů.

Opravy a rekonstrukce mostů na modernizovaných úsecích dálnice D1 byly financovány s účastí finančních prostředků EU v rámci projektů zařazených k financování z OPD. Projekt *D1 Modernizace – úsek 02, EXIT 21 Mirošovice – EXIT 29 Hvězdonice* MD schválilo v dubnu 2018 a úpravu harmonogramu prací v listopadu 2018. Projekt *D1 Modernizace – úsek 15, EXIT 112 Jihlava – EXIT 119 Velký Beranov* schválilo v březnu 2017 a úpravu harmonogramu prací v září 2018.

Informace o rozsahu oprav a rekonstrukcí mostů se v jednotlivých částech těchto dokumentací liší. Např. v podrobném rozpočtu projektu modernizace úseku 02 dálnice D1 byly oproti záměru projektu náklady na opravy tří mostů zhruba poloviční, v případě jednoho mostu naopak téměř trojnásobné. Zároveň v něm nebyly zahrnuty dva mosty a tři podjezdy, aniž by byl tento rozdíl v dokumentaci projektu vysvětlen. ŘSD uvedlo, že rozsah modernizace jednotlivých mostů upřesňuje na základě diagnostických průzkumů prováděných jako podklad pro zpracování projektové dokumentace. Dále bez bližších podrobností uvedlo, že opravy a rekonstrukce některých mostů provedlo v předstihu nebo je hodlá řešit až následně v rámci samostatných projektů.

Z dokumentací obou projektů, sloužících jako podklad pro jejich schválení, není zřejmé, jakým způsobem ŘSD stanovilo způsob a rozsah oprav a rekonstrukcí mostů na daných úsecích dálnice, ani zda jimi budou odstraněny všechny jejich závady, které mohou ovlivnit bezpečnost a plynulost provozu po modernizaci dálnice.

NKÚ navíc zjistil, že na modernizovaných úsecích dálnice zůstávají některé mosty, jejichž špatný stav může ohrozit provoz na dálnici. Např. stav mostu převádějícího silnici Hrusice–Hrušov přes dálnici D1 v km 23,404 je dle údajů uvedených v BMS již od března 2011 klasifikován stupněm V – špatný. Ve zprávě z hlavní prohlídky tohoto mostu z dubna 2019 bylo kromě popisu řady závad uvedeno, že je nutno jej zásadně rekonstruovat bez jakékoliv prodlevy. Podle záměru projektu modernizace úseku 02 dálnice D1 měla být provedena úplná přestavba mostu. ŘSD ale k této přestavbě pouze uvedlo, že most vyhovuje budoucímu uspořádání dálnice D1, proto do projektu modernizace D1 nebyl zahrnut a jeho rekonstrukci by měl zajistit jeho vlastník, kterým je obec Hrusice. Žádné bližší informace o řešení špatného stavu mostu nevedlo s tím, že údaj v BMS řadící most do správy ŘSD není správný.

Údržba mostů na silnicích II. a III. třídy byla financována jednotlivými kraji, tedy z prostředků mimo působnost NKÚ. Opravy a rekonstrukce mostů na těchto silnicích byly financovány s využitím finančních prostředků poskytovaných z rozpočtu SFDI krajům a jimi zřízeným organizacím zajišťujícím správu silnic, a to v rámci globálních položek určených na financování

silnic II. a III. třídy. Výše prostředků byla stanovována až v průběhu roku rozpočtovými opatřeními v návaznosti na rozhodnutí vlády ČR. SFDI na financování silnic II. a III. třídy (včetně mostů) v letech 2015–2019 těmto příjemcům uvolnil celkem 16,5 mld. Kč.

Podle analýzy výběrových řízení zadávaných jednotlivými kraji na „opravy“ silnic II. a III. třídy financovaných z rozpočtu SFDI v letech 2015 až 2018, kterou SFDI zpracoval v roce 2019, poskytl v letech 2015–2018 na opravy 327 mostů na silnicích II. a III. třídy celkem 2,2 mld. Kč. V počtu takto opravených mostů v jednotlivých krajích jsou velké rozdíly. Ve Středočeském kraji bylo opraveno 99 mostů, v Jihočeském kraji 69 mostů a v Jihomoravském kraji 60 mostů. Oproti tomu v Ústeckém a Moravskoslezském kraji nebyl s použitím prostředků poskytnutých z rozpočtu SFDI opraven žádný most, v Libereckém kraji jen 3 mosty a v Plzeňském kraji 9 mostů. Rozhodování o rozsahu a způsobu financování oprav mostů v jednotlivých krajích a o tom, zda pro tento účel využijí prostředky poskytnuté z rozpočtu SFDI, spadá do samostatné působnosti krajů. Obdobnou analýzu pro mosty na dálnicích a silnicích I. třídy SFDI nemá k dispozici.

V případě projektů rekonstrukcí a výstavby mostů na vybraných úsecích silnic II. a III. třídy kraje dále mohly využít finančních prostředků EU poskytovaných v rámci podpory modernizace a rozvoje sítí prioritní regionální silniční infrastruktury z IROP. Koordinace poskytování finančních prostředků na opravy a rekonstrukce mostů na silnicích II. a III. třídy z rozpočtu SFDI a z IROP nebyla dostatečná, neboť spočívala pouze ve stanovení podmínky v pravidlech SFDI s platností od roku 2018, že příjemce musí prokázat (např. čestným prohlášením), že má připraven dostatečný počet projektů, u kterých předpokládá financování z IROP.

Způsob financování silnic II. a III. třídy z rozpočtu SFDI, který NKÚ vyhodnotil jako nesystémový již v kontrolní akci č. 17/09, se nezměnil.

2. Koncepční činnost MD

MD nedisponuje žádným dokumentem, který by se zabýval analýzou stávajícího stavu mostů a identifikoval by již existující či možné budoucí problémy a rizika. V dopravní politice není problematika správy, oprav a údržby silničních mostů řešena. Zmiňována je jen okrajově u dvou specifických cílů v souvislosti s údržbou dopravní infrastruktury a s problematikou bezpečnosti silniční dopravy.

U jednoho z těchto specifických cílů je stanoveno mj. opatření prosazovat systémovou realizaci údržby a oprav infrastruktury podle předem nastaveného harmonogramu pod gescí MD, správců dopravní infrastruktury a krajů. Má jít o „trvalý proces“. K plnění opatření v oblasti údržby a oprav silničních mostů MD uvedlo, že zajištění jejich provozuschopného stavu včetně harmonogramu údržby a oprav zodpovídá ŘSD. Zároveň uvedlo, že vyjma plánu zimní údržby, harmonogramem údržby a oprav silničních mostů nedisponuje. Ke spolupráci s kraji v této oblasti se MD nevyjádřilo.

Ve vyhodnocení účinnosti dopravní politiky²² MD uvedlo, že výše uvedené opatření plní s tím, že podrobněji je rozpracováno a vyhodnocováno v rámci návazné *Národní strategie*

²² Vyhodnocení účinnosti *Dopravní politiky ČR pro období 2014–2020 s výhledem do roku 2050* ze srpna 2017, které MD předložilo vládě na základě úkolu stanoveného při schválení dopravní politiky.

*bezpečnosti silničního provozu na období let 2011 až 2020 s platností od roku 2017*²³. Uvedený dokument se ale problematikou dálničních a silničních mostů nezabývá.

V dokumentu *Dopravní sektorové strategie, 2. fáze*²⁴ (dále jen „DSS2“), který navazuje na dopravní politiku a představuje základní resortní koncepci MD formulující priority a cíle v oblasti rozvoje dopravy a dopravní infrastruktury, není problematika mostů samostatně řešena. Podle bodu 37.5 *Vyhodnocení a údržba stavby* má být mj. sledována životnost provedených prací a rozhodujících konstrukčních částí a sledována a vyhodnocována stavební údržba, opravy a rekonstrukce z pohledu nákladů i životnosti prováděných prací.

Na žádost NKÚ o poskytnutí informací a dokladů o plnění uvedeného opatření v oblasti mostů MD žádné konkrétní informace o sledování a vyhodnocování jejich údržby, oprav a rekonstrukcí z pohledu nákladů i životnosti prováděných prací nevedlo. K plnění cílů průřezové priority PP5 Zajištění kvalitní údržby stávající i nově budované dopravní infrastruktury, mj. zavedení a důsledné uplatnění moderních systémů plánování, sledování a vyhodnocování údržby, MD uvedlo jen informace týkající se obecně silniční dopravní infrastruktury a zmínilo SHV, který ale ŘSD zatím nemá zaveden. Z informací poskytnutých MD vyplývá, že MD nedisponuje konkrétními informacemi o tom, jakým způsobem (tzn. zejména na jakém rozsahu, kvalitě a s jakými náklady) ŘSD zajišťuje údržbu mostů.

3. Centrální evidence pozemních komunikací a evidence mostů

Centrální evidence pozemních komunikací (dále jen „CEPK“) je informačním systémem veřejné správy²⁵, v němž mají být evidovány informace o pozemních komunikacích mj. informace o objížďkách, uzavírkách a omezeních provozu. Vlastníci pozemních komunikací mají do CEPK předávat příslušné údaje v rozsahu stanoveném MD a provozovatel CEPK (MD nebo jím pověřená osoba) má tyto informace zveřejnit a poskytovat je záchranným složkám, dopravcům atd. Způsob vedení CEPK, předávání údajů a zveřejňování údajů vedených v CEPK má stanovit prováděcí předpis.

Povinnost vést CEPK a vydat příslušný prováděcí předpis má MD již od roku 2007. V tomto roce MD podpořilo dotací ve výši 2,7 mil. Kč projekt výzkumu a vývoje, který měl být dokončen v roce 2011. Výsledkem projektu byl návrh vyhlášky o CEPK a vzorová aplikace evidence pozemních komunikací. K využití výsledků tohoto projektu MD uvedlo, že návrh vyhlášky využilo pro zahájení legislativního procesu, který ale nebyl dokončen kvůli právním vadám návrhu vyhlášky. Z důvodu nevydání vyhlášky pak nebyla využita ani uvedená aplikace. Bližší informace ke svému postupu MD nevedlo. Nové zahájení legislativního procesu MD předpokládá až ve druhé polovině roku 2020. Důvod tohoto prodlení MD nevysvětlilo.

Podle MD plnění některých povinností týkajících se soustředování a zveřejňování informací o pozemních komunikacích a jejich uzavírkách zabezpečuje prostřednictvím ŘSD – Silniční

²³ *Národní strategie bezpečnosti silničního provozu na období let 2011 až 2020 s platností od roku 2017* schválená usnesením vlády ČR ze dne 27. února 2017 č. 160, o *Revizi a aktualizaci Národní strategie bezpečnosti silničního provozu na období let 2011 až 2020 s platností od roku 2017*.

²⁴ DSS2 byly schváleny usnesením vlády ČR ze dne 13. listopadu 2013 č. 850, o *Dopravních sektorových strategiích, 2. fáze*.

²⁵ Ustanovení § 2 písm. b) zákona č. 365/2000 Sb., o informačních systémech veřejné správy a o změně některých dalších zákonů.

databanky v Ostravě. Na žádost NKÚ o informaci, zda a popř. kdy a v jakém rozsahu jej MD pověřilo plněním povinností týkajících se vedení CEPK, však ŘSD uvedlo, že ministerstvem nebylo pověřeno. K budoucímu rozsahu evidence údajů o mostech v CEPK MD žádné bližší informace nesdělilo s nekonkrétním odůvodněním, že s ohledem na aktuální stav přípravy vyhlášky týkající se CEPK by bylo předčasné tyto informace uvádět.

Povinnost vést evidenci pozemních komunikací jejich vlastníkově ukládá silniční zákon²⁶. Podle prováděcí vyhlášky k silničnímu zákonu je základní evidence komunikací pasport, který vedou jejich správci. Rozsah a způsob vedení pasportu dálnic a silnic stanoví vlastníků²⁷. Mostní objekty jsou dle silničního zákona součástí dálnice, silnice nebo místní komunikace, která je po nich vedena²⁸. Vlastník nebo správce mostních objektů je povinen zabezpečovat jejich prohlídky včetně vedení záznamů o nich způsobem upraveným českou technickou normou²⁹.

ŘSD pro vedení pasportů jím spravovaných mostů a záznamů o jejich prohlídkách využívá informační systém BMS, obdobně jako většina krajů. Souhrnné informace o mostech a jejich aktuálním stavu soustřeďuje ŘSD v *Informačním systému o silniční a dálniční síti České republiky* (dále jen „ISSDS“) a následně je zveřejňuje ve formě pravidelných přehledů. Údaje o mostech na silnicích II. a III. třídy přebírá z BMS a v případě mostů nacházejících se na území Pardubického, Královéhradeckého a Jihočeského kraje je ŘSD získává formou exportu dat z jimi používaných jiných informačních systémů. Data mu na vyžádání zasílají 2× ročně organizace, které silnice a mosty v daných krajích spravují, a to jen na základě dřívější praxe. ŘSD údaje o stavu mostů na silnicích II. a III. zveřejňuje, aniž by byla stanovena odpovědnost za správnost, úplnost a aktuálnost zveřejněných údajů.

Vedle ISSDS provozuje ŘSD i JSDI, který vznikl jako společný projekt ministerstev dopravy, vnitra a informatiky pro zajištění sběru, zpracování a sdílení dopravních informací³⁰. JSDI soustřeďuje především aktuální informace mající vliv na bezpečnost a plynulost provozu na pozemních komunikacích. Na rozdíl od JSDI není status ŘSD při zajištění provozu ISSDS upraven usnesením vlády ČR ani právním předpisem, který by závazně stanovil postup, odpovědnost za sběr, předávání a zveřejňování informací.

4. Bridge Management System (Systém hospodaření s mosty)

MD podpořilo dotací v celkové výši 5,7 mil. Kč dva projekty výzkumu a vývoje, jejichž předmětem bylo vytvoření aplikace BMS včetně finančního modulu. Aplikace měla poskytovat objektivní informace o stavu mostních objektů a zároveň umožnit kvalitnější finanční plánování jejich údržby a oprav. První z těchto projektů byl řešen v letech 2001–2003 s využitím dotace MD ve výši 2,7 mil. Kč, druhý v letech 2005–2007 s využitím dotace MD ve výši 3,0 mil. Kč. Oba tyto projekty jsou zmiňovány mj. v dokumentu *Aktualizace implementačního akčního plánu oboru silniční dopravy z prosince 2014*.

²⁶ Ustanovení § 9 odst. 2 zákona č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích.

²⁷ Ustanovení § 5 odst. 1 a odst. 2 vyhlášky č. 104/1997 Sb., kterou se provádí zákon o pozemních komunikacích.

²⁸ Ustanovení § 12 odst. 1 písm. b) zákona č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích.

²⁹ Ustanovení § 8 odst. 2 a odst. 3 vyhlášky č. 104/1997 Sb., kterou se provádí zákon o pozemních komunikacích, ČSN 73 6221 Prohlídky mostů pozemních komunikací.

³⁰ JSDI vznikl na základě usnesení vlády ČR ze dne 18. května 2005 č. 590, k projektu *Jednotného systému dopravních informací pro Českou republiku*. Jeho provozování upravuje vyhláška č. 3/2007 Sb., o celostátním dopravním informačním systému.

V září 2008 vydalo MD metodický pokyn pro provozování BMS, v němž je uvedeno, že systém je rozdělen do pěti základních vzájemně propojených modulů: evidenčního, inspekčního, údržbového, finančního a administrativního modulu. V metodickém pokynu je mj. uvedeno, že hlavním účelem BMS je optimalizace údržbových a stavebních činností s cílem dosažení optimálního využití vložených prostředků. BMS měl sjednotit metodiky vedení mostních pasportů, hodnocení stavů mostů a systémů hospodaření s nimi pro správce všech mostů v ČR a umožnit jim kvalitnější finanční plánování jejich údržby a oprav.

Finanční modul BMS měl mj. umožnit zlepšení rozhodování o provádění údržby a oprav mostních objektů na základě porovnání finančních nákladů pro jednotlivé varianty. NKÚ však zjistil, že ŘSD využívá BMS jen v omezené míře k evidenci údajů o mostech a jejich prohlídkách. Údržbový ani finanční modul nevyužívá a uvedené návaznosti nemá systémově zajištěny. Přestože MD v letech 2001–2007 dotacemi podpořilo vytvoření BMS, rozsahem jeho skutečného využití se nezabývalo. Samo jej při výkonu vrchního státního dozoru, státního dozoru nebo při kontrole činnosti ŘSD v oblasti péče o dálniční a silniční mosty nevyužívá.

5. Prohlídky mostů

Správa dálnice, silnice nebo místní komunikace zahrnuje podle silničního zákona mj. jejich pravidelné a mimořádné prohlídky³¹. Prováděcí vyhláška prohlídky mostů člení na běžné, hlavní a mimořádné s tím, že je zabezpečuje vlastník nebo správce každého mostu, a to i v době dočasného vyloučení mostu z provozu nebo před jeho znovuvvedením do provozu³². Vedle toho uvádí prohlídky kontrolní. Podrobnosti stanoví doporučená česká technická norma, na kterou prováděcí vyhláška odkazuje³³.

Hlavními prohlídkami mostů (dále jen „HPM“) se dle technického předpisu provádí podrobný dozor nad jejich stavem, spolehlivostí a bezpečností, přičemž HPM mají být podkladem pro plánování údržby a oprav mostů. Běžnými prohlídkami mostů (dále jen „BPM“) se provádí běžný dozor nad jejich stavem a bezpečností, přičemž BPM mají být podkladem pro plánování údržby mostů. Prohlízejí se při nich všechny přístupné části mostu. Mimořádnými prohlídkami mostů (dále jen „MPM“) se provádí podrobný dozor nad jejich stavem, spolehlivostí a bezpečností po výskytu mimořádných situací nebo v případě pochybností o stavu mostů. Rozsah a podrobnost každé MPM se stanoví v návaznosti na důvody jejího provedení, které musejí být součástí zadání MPM. Kontrolními prohlídkami mostů se provádí odborný dozor nad prováděním a kvalitou BPM a HPM, nad prováděním předepsaných opatření a prováděním údržby mostů.

Na základě výsledků HPM nebo MPM je každý most zařazen do jednoho ze sedmi klasifikačních stupňů v rozmezí od stupně I – bezvadný stav po stupeň VII – havarijní stav (viz příloha č. 1 tohoto kontrolního závěru). Od zařazení mostu do jednoho z těchto klasifikačních stupňů (hodnotí se spodní stavba a nosná konstrukce mostu) se odvíjejí termíny a intervaly, v nichž mají být prováděny HPM a BPM daného mostu. Dodržování lhůt a termínů a důsledné provádění prohlídek mostů ve stanoveném rozsahu je důležité pro včasné zjištění

³¹ Ustanovení § 9 odst. 3 zákona č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích.

³² Ustanovení § 8 vyhlášky č. 104/1997 Sb., kterou se provádí zákon o pozemních komunikacích.

³³ ČSN 73 6221 Prohlídky mostů pozemních komunikací.

a odstraňování závad, které mohou ovlivnit životnost mostu a bezpečnost dopravního provozu na něm i pod ním.

Prohlídky mostů mohou podle technického předpisu provádět pouze odborně způsobilé osoby na základě zmocnění příslušným SSÚ nadřízeným vlastníkovi/správci mostu. Osobám, které stanoveným způsobem prokáží svou odbornost a bezúhonnost, MD vydává osvědčení nebo oprávnění pro provádění prohlídek mostů. Podmínky a postup při získávání těchto osvědčení a oprávnění MD upravilo metodickým pokynem.

Kontrolou provedenou na vzorku 27 mostů na dálnicích a silnicích I. třídy ve správě ŘSD zjistil NKÚ celou řadu nedostatků. Zprávy z provedených prohlídek v některých případech zjevně neodpovídaly skutečnému stavu mostu v době prohlídky. Některé tyto zprávy pomíjely závady částí a prvků mostu, u nichž lze důvodně předpokládat, že v době konání prohlídky existovaly, a měly tedy být prohlídkami zjištěny. Jedná se zejména o případy, kdy přetrvávání stejných závad je zřejmé ze zpráv z prohlídek provedených bezprostředně před a po prohlídce, která tyto závady pominula. Zjištěny byly případy, kdy obdobný stav součástí a prvků mostů byl hodnocen různým způsobem a různost tohoto hodnocení se projevila v zařazení mostů s obdobnými závadami do různých klasifikačních stupňů jejich stavu, popř. byl různě stanovován stupeň použitelnosti mostu. Klasifikační stupeň téhož mostu se tak mohl zlepšit či zhoršit beze změny jeho skutečného stavu jen na základě subjektivního názoru osoby provádějící prohlídku, aniž by provedení takovéto změny klasifikace bylo ve zprávě z prohlídky vysvětleno a zdůvodněno. Velké rozdíly byly zjištěny ve stanovování opatření k odstranění závad zjištěných prohlídkou. V některých případech byl ve zprávě z prohlídky požadavek na okamžité odstranění závady, ale v následujících prohlídkách byla pro stejnou závadu stanovena několikaletá lhůta, popř. opatření nebylo vůbec navrženo.

Závažnost a množství zjištěných nedostatků svědčí o nesprávném nastavení metodiky provádění prohlídek mostů, popř. o jejím nedodržování, a o potřebě kontroly, která by na nedostatky upozornila a vytvořila tak předpoklady pro jejich řešení. MD jako garant odbornosti prohlídek však žádnou kontrolu zaměřenou na odbornou úroveň a kvalitu výstupů z prohlídek mostů provedených osobami, jimž vydalo příslušné osvědčení nebo oprávnění, v kontrolovaném období let 2014–2019 neprovedlo.

Příklady nedostatků, které NKÚ zjistil v oblasti prohlídek mostů spravovaných ŘSD, jsou uvedeny v příloze č. 2 tohoto kontrolního závěru.

6. Kontrolní činnost MD

Do působnosti MD podle silničního zákona³⁴ spadá státní dozor na dálnicích a zároveň vrchní státní dozor nad výkonem státního dozoru prováděného příslušnými SSÚ. Osoba pověřená výkonem státního dozoru má zjišťovat porušení povinností stanovených silničním zákonem, tedy mj. nezajištění řádného provádění údržby a oprav dálnic, silnic, místních a účelových komunikací a jejich součástí.

Rozsah a obsah výkonu vrchního státního dozoru není právními předpisy přesně vymezen. MD uvedlo, že jde o jakousi řídicí a usměrňovací (metodickou) činnost, jejímž cílem

³⁴ Ustanovení § 41 odst. 1 zákona č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích.

je upozorňovat pověřené osoby na chybné postupy při provádění státního dozoru, případně odstraňovat jejich nečinnost. V případě zjištěné nečinnosti může MD převzít výkon státního dozoru SSÚ, resp. jím pověřených osob, a samo přímo kontrolovat, zda vlastníci, správci a uživatelé pozemní komunikace řádně plní povinnosti mj. v oblasti evidence, prohlídek a řádné údržby mostů.

Situace v oblasti výkonu státního a vrchního státního dozoru na silnicích I. třídy je poněkud komplikovaná. Tyto silnice jsou ve vlastnictví státu, který ve věcech dopravy zastupuje MD. Správu těchto silnic vykonává ŘSD, které je organizací podřízenou MD. Podle silničního zákona státní dozor na silnicích I. třídy vykonává příslušný SSÚ, kterým je krajský úřad. Vrchní státní dozor vykonává MD. Krajský úřad tedy má v rámci výkonu státního dozoru mj. kontrolovat, zda stát, resp. MD jako vlastník a ŘSD jako správce silnic I. třídy, zajišťuje na území daného kraje řádně jejich údržbu a opravy (včetně silničních mostů). Zároveň ale MD má v rámci vrchního státního dozoru kontrolovat výkon státního dozoru krajským úřadem. MD tedy má kontrolovat krajský úřad, zda řádně vykonává kontrolu ŘSD.

NKÚ zjistil, že MD v oblasti dálničních a silničních mostů v kontrolovaném období let 2014–2019 nevykonávalo vrchní státní dozor ani státní dozor a nedisponuje ani informacemi o výkonu státního dozoru příslušnými SSÚ.

MD v uvedeném období rovněž nezajistilo provedení kontrolní prohlídky žádného mostu ve správě ŘSD. Žádnou jinou kontrolou také neověřovalo, zda ŘSD plní povinnosti uložené mu v oblasti prohlídek mostů, jejich evidence a údržby právními předpisy a zda řádně pečuje o majetek státu, s nímž hospodaří. MD tedy v této oblasti neplnilo povinnosti uložené mu právními předpisy.

7. Evidence stavu mostů na dálnicích a silnicích I. třídy

Zpráva o prohlídce mostu včetně návrhu opatření musí být podle české technické normy bez zbytečného prodlení projednána s vlastníkem/správce mostu a záznam o projednání uveden do zprávy o prohlídce. Rozsah a podrobnosti zprávy o prohlídce musí v rozsahu prováděné prohlídky umožnit identifikaci změn stavu mostu, jeho částí a prvků od poslední prohlídky (např. provedené opravy), identifikaci rozhodujících závad a poruch mostu, jeho částí a prvků zjištěných prohlídkou, včetně jejich rozsahu a případného porovnání jejich stavu se zjištěními z předchozích prohlídek mostu.

ŘSD neprovedlo ve stanovených termínech/intervalech všechny pravidelné prohlídky (HPM a BPM) ani u jednoho z 27 mostů, které NKÚ kontroloval. U některých mostů zajistilo provedení pouze mimořádných místo pravidelných prohlídek mostu, aniž by tato praxe měla oporu v právních předpisech.

U všech kontrolovaných mostů NKÚ zjistil větší či menší rozpory v časových údajích o termínech provedení, dokončení a schválení jejich prohlídek, které činí tyto údaje nevěrohodnými. Řada prohlídek byla dle údajů v BMS dokončena s několikaletým odstupem a s dalším několikaletým odstupem je ŘSD schválilo. V některých případech tak dle údajů v BMS souběžně probíhalo několik nedokončených prohlídek téhož mostu. U velkého počtu

prohlídek bylo uváděno stejné datum dokončení nebo i schválení. Velký počet prohlídek ŘSD do doby kontroly NKÚ (leden 2020) neschválilo.

Příklady nedostatků, které NKÚ zjistil v oblasti evidence stavu mostů spravovaných ŘSD, jsou uvedeny v příloze č. 3 tohoto kontrolního závěru.

8. Systém péče o mosty na dálnicích a silnicích I. třídy

ŘSD nemá vytvořen ucelený systém plánování, sledování, vyhodnocování a kontroly údržby dálničních a silničních mostů s vazbou na jejich stav a závady zjištěné jejich prohlídkami a z nich vzešlá doporučená opatření. BMS využívá pouze k evidenci mostů a jejich prohlídek. Údržbový a finanční modul BMS umožňující věcně, finančně a časově plánovat údržbu a opravy mostů ŘSD nevyužívá. Údaje o mostech soustřeďuje kromě BMS i v ISSDS a v JSDI. Pro plánování oprav a údržby mostů využívá jednotný systém informací ve výstavbě, do něhož exportuje data z účetního systému.

ŘSD přistupovalo ke schvalování prohlídek mostů formálně a nedůsledně. Neprovádělo kontrolu úplnosti a věcné správnosti zpráv z prohlídek. Nepožadovalo doplnění chybějících údajů a informací nebo vysvětlení rozporů a nejasností. Podle právních předpisů a české technické normy se prohlídkami mostů zjišťuje jejich stav a tyto prohlídky mají být podkladem pro plánování údržby a oprav mostů. Bez řádné kontroly úplnosti a věcné správnosti zpráv z prohlídek prováděné jejich zadavatelem při jejich projednání a schvalování nelze tyto požadavky naplnit.

Údržbu a menší opravy mostů ŘSD provádělo v rámci běžné činnosti svých středisek správy a údržby dálnic, správ a závodů Praha a Brno. Jejich činnost v této oblasti centrálně nesledovalo a provádění údržby jednotlivých mostů dostatečně nedoložilo. Na žádost NKÚ o předložení dokumentů, v nichž by věcně, časově a finančně vymezilo potřeby údržby a oprav silničních mostů s ohledem na disponibilní zdroje financování, ŘSD předložilo pouze přehled nákladů na uskutečněné opravy mostů na dálnicích a silnicích I. třídy v letech 2011–2019 a plán oprav mostů pro období let 2020–2024, ovšem bez bližších podrobností a s odůvodněním, že informace o struktuře opravovaného majetku není schopno poskytnout.

ŘSD zatím nepoužívá SHV, který má podle metodiky schválené MD v únoru 2010 poskytovat aktuální a objektivní informace o stavu pozemních komunikací a jeho účelem je optimalizace stavebních činností na základě získaných údajů a znalostí o dostupných technologiích s cílem dosáhnout technicky a ekonomicky optimálního využití vložených prostředků, popř. dosažení jiných zvolených priorit.

SHV byl již na konci 90. let provozován pod garancí ŘSD na Správách údržby silnic v jednotlivých okresech České republiky. Po přechodu sítě silnic II. a III. třídy do majetku krajů je v různé míře dále užíván v rámci jejich samostatné působnosti kraji nebo jimi zřízenými organizacemi zajišťujícími správu silnic. Používání SHV je od roku 2018 podmínkou pro poskytování finančních prostředků na financování silnic II. a III. třídy z rozpočtu SFDI, pro financování dálnic a silnic I. třídy SFDI tuto podmínku nestanovil.

Zadávací řízení na veřejnou zakázku na nové vytvoření a zavedení SHV zahájilo ŘSD formou soutěžního dialogu v květnu 2017. Smlouvu s cenou 179,1 mil Kč bez DPH ŘSD uzavřelo s vybraným dodavatelem v prosinci 2019. Zavedení SHV by mělo trvat dva roky. Termín pro zpracování implementační studie řešící mj. komunikaci mezi BMS a SHV byl stanoven na duben 2020.

Na žádost NKÚ o informaci, jak je zajištěna koordinace při plánování oprav a rekonstrukcí mostů, resp. silnic ve správě ŘSD a ve správě krajů a obcí s ohledem na zajištění dopravní dostupnosti a plynulosti dopravního provozu na území České republiky, ŘSD uvedlo, že koordinací uzavírek a plánovaných oprav silniční a dálniční sítě není systémově pověřeno.

9. Údržba, opravy a rekonstrukce mostů na dálnicích a silnicích I. třídy

Povinnost vlastníka, resp. správce zajistit řádnou údržbu a opravy mostů vyplývá ze silničního zákona a příslušné prováděcí vyhlášky³⁵ a zároveň i ze zákona upravujícího nakládání s majetkem státu³⁶. Cílem údržby je udržování mostů v řádném stavu, opravami se mají odstraňovat jejich zjištěná poškození nebo vady. Podkladem pro plánování údržby a oprav mostů mají být prohlídky mostů. NKÚ porovnáním popisu závad a opatření, které byly uvedeny ve zprávách z postupně prováděných prohlídek mostů, ověřoval, jak ŘSD uvedené povinnosti a cíle plní. Zároveň si NKÚ od ŘSD vyžádal doklady o prováděné údržbě a opravách mostů.

Ve zprávách z prohlídek u všech 27 kontrolovaných mostů na dálnicích a silnicích I. třídy byly uvedeny informace svědčící buď o nedostatečné, nebo v některých případech zcela chybějící údržbě mostů a o odkládání jejich oprav. Jednalo se především o opakovaná konstatování závad spočívajících v zanesení mostních závěrů a odvodňovacích systémů, poškození těsnicích prvků a protikorozních nátěrů, průsacích vody neošetřenými trhlinami a netěsnostmi do konstrukce mostu, obnažení a korozi výztuže po odpadnutí krycí vrstvy betonu atd.

Většina zpráv z HPM v hodnocení péče o most obsahovala nicneříkající informaci „... *údržba se provádí v rozsahu možností správce*“, a to i v případech, kdy bylo z popisu stavu mostu a jeho závad zřejmé, že údržba byla zanedbána. V některých zprávách bylo na nedostatečnou údržbu mostu přímo upozorněno. Provádění údržby mostů ŘSD nebylo schopno doložit odpovídajícími doklady, neboť nemá vytvořen systém pro její sledování. Prováděné opravy mostů nebylo možno s určitostí přiřadit konkrétním závadám a opatřením z prohlídek tak, aby se dalo vyhodnotit, které závady a v jakém rozsahu byly opravami odstraněny, a které jimi nebyly řešeny a proč.

Odkládání oprav mostů ŘSD zdůvodňovalo nedostatkem finančních prostředků, popř. tím, že je odstraní až při budoucí celkové rekonstrukci mostu. Oprávněnost těchto důvodů nebo hospodárnost a efektivnost takového postupu ale ŘSD nedoložilo relevantními doklady. Pokud ŘSD v důsledku dlouhodobě neřešených závad nechá některý most dosáhnout stavu, kdy již není možno jej opravit a je potřeba jej nákladně rekonstruovat nebo strhnout a nahradit nově postaveným mostem, mělo by svůj postup vždy řádně zdůvodnit. Bez relevantního

³⁵ Ustanovení § 9 odst. 3 a 4 zákona č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích, ustanovení § 10 vyhlášky č. 104/1997 Sb., kterou se provádí zákon o pozemních komunikacích.

³⁶ Ustanovení § 14 odst. 3 zákona č. 219/2000 Sb., o majetku České republiky a jejím vystupování v právních vztazích.

a podloženého zdůvodnění NKÚ takovýto postup nepovažuje za přijatelný. Prostředky na opravy některých mostních objektů ŘSD vynaložilo neúčelně a neefektivně, resp. účelnost, efektivnost a hospodárnost jejich vynaložení nebylo možno z dokladů předložených ke kontrole vyhodnotit.

Nedořešen zůstává stav některých mostů i na modernizovaných úsecích dálnice D1. Nevyhovující stav těchto mostů a dodatečné provádění jejich oprav může negativně ovlivnit provoz na již modernizovaných úsecích dálnice. Provedení pouze dílčích oprav mostů bez stanovení postupu řešení oprav všech jejich dalších částí vykazujících závady je spojeno s rizikem neúčelného vynakládání finančních prostředků.

ŘSD nezajistilo včasné odstranění některých závad mostů zjištěných jejich prohlídkami ani v případech, kdy tyto závady mohly bezprostředně ohrožovat bezpečnost silničního provozu na mostě a bezpečnost prostoru pod ním. Například neprovedlo změnu dopravního značení omezujícího zatížitelnost mostu, nezajistilo uvolnění části mostu, u nichž hrozilo jejich odpadnutí pod most a neřešilo dostatečně rychle a účinně závady mostů na frekventované dálnici, přestože mohlo důvodně předpokládat, že dochází k nebezpečnému poškození jejich konstrukce zatékající vodou.

Na základě požadavku ministra dopravy na provedení mimořádné prověrky mostů s konstrukcí z předpjatého betonu vzneseného v srpnu 2018 ŘSD do ledna 2020 zajistilo diagnostický průzkum jen u 77 mostů. Na žádost NKÚ o informaci, kolika mostů s konstrukcí z předpjatého betonu se výše uvedený požadavek ministra celkově týká a jaký je časový a finanční plán na dokončení prověrky všech těchto mostů v plném rozsahu, ŘSD neodpovědělo. Uvedlo pouze, že předpoklad dokončení první etapy diagnostik je v průběhu roku 2020 a že diagnostiky budou dále probíhat dle dostupných kapacit diagnostických firem.

Příklady nedostatků, které NKÚ zjistil v oblasti evidence údržby a oprav mostů spravovaných ŘSD, jsou uvedeny v příloze č. 4 tohoto kontrolního závěru.

10. Postup ŘSD při řešení havarijního stavu mostů

Negativním důsledkem zanedbávání údržby mostů a odkládání oprav závad zjištěných jejich prohlídkami nemusí být jen jejich postupné chátrání. Na základě přehodnocení stavebně technického stavu mostu může dojít k jeho náhlému zařazení do stupně VII – havarijní. V takovém případě vzniká vlastníkově a správci mostu povinnost neodkladně provést opatření s cílem odvrátit hrozící havárii mostu, např. most uzavřít nebo provést jiná opatření k zajištění bezpečnosti provozu³⁷.

Při zadání veřejných zakázek souvisejících s řešením havarijního stavu mostu může být obtížné s ohledem na nezbytnost neodkladného zahájení prací kvůli časové tísni použít „standardní“ druhy zadávacích řízení (otevřené či užší řízení), a to z důvodu jejich časové a procesní náročnosti. Použití jednacích řízení bez uveřejnění (dále jen „JŘBU“), které je vyhrazeno pro krajní nebo mimořádné situace, je přísně vázáno na splnění zákonem stanovených podmínek, např. jestliže veřejnou zakázku je nezbytné zadat v krajně naléhavém případě, který zadavatel

³⁷ Ustanovení § 8 odst. 4 vyhlášky č. 104/1997 Sb., kterou se provádí zákon o pozemních komunikacích.

svým jednáním nezpůsobil a ani jej nemohl předvídat, a z časových důvodů ji není možno zadat v jiném druhu zadávacího řízení³⁸.

V případě řešení havarijního stavu mostu bývá splněna zákonná podmínka krajní naléhavosti i podmínka nemožnosti zadat veřejnou zakázku z časových důvodů v jiném druhu zadávacího řízení. Je-li ale havarijní stav mostu důsledkem dlouhodobě zanedbávané údržby a odkládání jeho oprav, nemusí být vždy splněna podmínka, že krajně naléhavý případ zadavatel svým jednáním nezpůsobil a ani jej nemohl předvídat. Zadavatel se v takovýchto případech dostává do situace, kdy prakticky nemá možnost zadávat veřejné zakázky na práce související s řešením havarijního stavu mostu jinak než v rozporu s právními předpisy. Vzniku takové situace by tedy měl předejít řádnou péčí o mosty.

V případě mostu v km 29,161 dálnice D1 přes Drhlovský potok ŘSD (viz bod 10.4 d) zadalo veřejnou zakázku na havarijní podepření mostu v JŘBU s odkazem na § 23 odst. 4 písm. b) zákona č. 137/2006 Sb. Zadávací řízení zahájilo dne 19. 2. 2015 zasláním výzvy k podání nabídky pěti dodavatelům. Z jimi předložených nabídek podle kritéria nejnižší ceny vybralo nabídku uchazeče s cenou 51 697 646,78 Kč bez DPH a dne 24. 3. 2015 s ním uzavřelo smlouvu. ŘSD v uvedeném případě použilo JŘBU neoprávněně, neboť stav vyžadující okamžité zahájení prací na podepření mostu nevznikl náhle z objektivních příčin, ale byl důsledkem dlouhodobě neřešeného zatékání do konstrukce mostu, jehož negativní důsledky ŘSD mohlo předvídat. ŘSD tedy při zadávání této veřejné zakázky postupovalo v rozporu s právním předpisem.

V obdobném případě v řízení o přezkoumání úkonů zadavatele v případě veřejné zakázky na stavební práce s cenou 116,9 mil. Kč, kterou ŘSD zadalo v roce 2013 v souvislosti s řešením havarijního stavu mostu v km 1,315 km silnice I. třídy č. 43 v Brně, Úřad pro ochranu hospodářské soutěže (dále jen „ÚOHS“) v roce 2016 rozhodl, že se ŘSD nedodržením zákonného postupu dopustilo správního deliktu a pro neoprávněné použití JŘBU mu uložil pokutu 700 tis Kč³⁹. Ve zdůvodnění svého rozhodnutí ÚOHS mj. uvedl, že havarijní stav mostu byl důsledkem jeho nedostatečné údržby a včasného neřešení závad. Nejednalo se tedy o náhle způsobený stav, kterému by nebylo možno při vynaložení náležité péče zabránit.

11. Péče o mosty na silnicích II. a III. třídy

S ohledem na svou působnost neumožňující kontrolovat nakládání s majetkem krajů nemohl NKÚ vyhodnotit úroveň péče o mosty na silnicích II. a III. třídy. Údržba těchto mostů, kterou prováděly kraji zřízené příspěvkové organizace zajišťující správu silnic (dále jen „SÚS“), byla financována z rozpočtů krajů, tedy z prostředků mimo kontrolní působnost NKÚ. NKÚ se proto zaměřil na kontrolu využití peněžních příspěvků z rozpočtu SFDI a IROP využitých JČ krajem, KSÚS Stč. kraje, SÚS Pard. kraje, SÚS Plz. kraje a SÚS JM kraje pro financování oprav mostů, a to v rámci samostatných projektů nebo v rámci projektů oprav a rekonstrukcí úseků silnic, na kterých opravované mosty leží.

³⁸ Ustanovení § 23 odst. 4 písm. b) zákona č. 137/2006 Sb., o veřejných zakázkách, resp. ustanovení § 63 odst. 5 zákona č. 134/2016 Sb., o zadávání veřejných zakázek.

³⁹ Rozhodnutí ÚOHS čj. ÚOHS-S0892/2015/VZ-06624/2016/551/DBo ze dne 19. 2. 2016 potvrzené rozhodnutím předsedy ÚOHS čj. ÚOHS-R0082/2016/VZ-39889/2016/321/MMI ze dne 29. 9. 2016.

Z poskytnutých údajů vyplývá, že není vytvořen ucelený systém plánování, sledování, vyhodnocování a kontroly údržby mostů s vazbou na jejich stav a závady zjišťované jejich prohlídkami. Plánování údržby, oprav a rekonstrukcí mostů probíhalo různým způsobem, většinou s využitím SHV (podmínka stanovená pro využití příspěvků z rozpočtu SFDI – viz bod IV.8. tohoto kontrolního závěru) a na základě plánů údržby a plánů investic.

Z předložených dokladů a analýzy provedené SFDI pro mosty na silnicích II. a III. třídy (viz bod IV.1. tohoto kontrolního závěru) vyplývá, že při stávajícím tempu oprav a rekonstrukcí mostů a počtech mostů ve špatném až havarijním stavu není reálné rychlé dosažení výrazného zlepšení jejich celkového stavu.

V případě kontrolovaných projektů ze zpráv z prohlídek mostů a dalších předložených dokladů vyplývá, že přinejmenším u některých mostů nebyly údržbou a včasnými opravami odstraňovány závady zjištěné jejich prohlídkami, takže stav těchto mostů se postupně zhoršil a jejich následné opravy byly nebo mohou být nákladnější.

Například most v km 3,995 silnice III. třídy č. 31216 přes Divokou Orlici v obci Nekoř v Pardubickém kraji byl v roce 2008 zařazen ve stupni III – dobrý. V roce 2009 byly náklady na jeho opravu odhadnuty na 4,8 mil. Kč. V roce 2016 byl jeho stav zhoršen do stupně IV – uspokojivý a v roce 2018 do stupně V – špatný (v BMS je uváděn neaktuální údaj z roku 2016). Ve zprávě z MPM provedené v dubnu 2008 byl uveden výčet závad mostu s opatřeními spočívajícími mj. v ošetření a utěsnění trhlin s požadovaným termínem provedení do 5 let. Obdobné závady ale byly uváděny ve zprávách z BPM provedených v letech 2015–2017. SÚS Pard. kraje řešení uvedených závad nedoložila. V roce 2017 byl most zahrnut do plánu investiční výstavby a jeho závady měly být odstraněny rekonstrukcí. Ta ale byla odložena na rok 2018 pro nedostatek finančních prostředků. V roce 2018 byl most rekonstruován s náklady 18,5 mil. Kč s využitím prostředků poskytnutých z rozpočtu SFDI.

Finanční náročnost oprav mostů byla velmi rozdílná. Její vyhodnocení a porovnání je komplikováno růzností jednotlivých mostů, jejich výchozích stavů a různým rozsahem a charakterem jejich oprav. Jednotkové ceny oprav, resp. rekonstrukcí mostů se v kontrolovaných projektech pohybovaly v širokém rozmezí od 3 812 Kč/m² do 161 260 Kč/m² (viz příloha č. 5 tohoto kontrolního závěru).

NKÚ dále u KSÚS Stč. kraje a SÚS Plz. kraje zjistil nedostatky formálního charakteru v jejich postupu při zadávání veřejných zakázek (nezveřejnění některých částí zadávací dokumentace na profilu zadavatele, nedodržení lhůty pro uzavření smlouvy s dodavatelem, nedodržení lhůty pro odeslání oznámení o změně závazku do *Věstníku veřejných zakázek*).

12. Podpora poskytovaná na opravy a rekonstrukce mostů z IROP

Údržba mostů na silnicích II. a III. třídy byla financována kraji. Pro financování jejich oprav a rekonstrukcí mohly kraje kromě vlastních zdrojů využít finanční prostředky poskytované z rozpočtu SFDI na financování silnic II. a III. třídy a pro rekonstrukce a výstavbu mostů na vybraných úsecích těchto silnic i finanční prostředky poskytované v rámci podpory modernizace a rozvoje sítí prioritní regionální silniční infrastruktury z IROP.

V dokumentaci IROP bylo stanoveno několik kritérií, podle nichž byly úseky silnic zařazeny do prioritní regionální dopravní sítě. Zohledněn byl dopravně-hospodářský význam komunikace, její stavebně-technický stav, intenzita dopravy, nehodovost a vliv na životní prostředí. Do této prioritní regionální sítě takto bylo zařazeno 7 869 km, resp. 8 911 km silnic II. a III. třídy, tj. 16–18 % délky celorepublikové sítě silnic II. a III. třídy (48 738 km k 31. 12. 2014). Podporované úseky prioritní regionální dopravní sítě byly specifikovány v dokumentacích jednotlivých výzev k předkládání žádostí o podporu.

Délka podporovaných úseků silnic se pohybovala od 40 metrů (úsek na silnici II. třídy č. 605 v Plzeňském kraji) do 130 km (úsek na silnici II. třídy č. 101 ve Středočeském kraji). V počtu i celkové délce úseků zařazených v jednotlivých krajích do prioritní regionální sítě komunikací byly výrazné rozdíly. MMR uvedlo, že rozsah prioritní sítě řídicí orgán IROP stanovil na základě podkladů připravených jednotlivými kraji, které úseky silnic vybíraly na základě kritérií stanovených při přípravě dokumentace IROP.

Součástí projektů řešících rekonstrukci a modernizaci silnic II. a III. třídy mohlo být i technické zhodnocení a výstavba silničních mostů, které se na daných úsecích nacházejí. Samostatně však projekty rekonstrukcí silničních mostů nebyly v IROP sledovány. Proto pro ně MMR nestanovilo žádný konkrétní cíl ani indikátor, jímž by bylo možno měřit účinky poskytnuté podpory v této oblasti. S ohledem na použitá výběrová kritéria pro zařazení úseků silnic do prioritní regionální dopravní sítě nemusely být mezi podporované úseky silnic zařazeny úseky se silničními mosty v nejhroších stavech.

Kontrolou provedenou na vzorku deseti projektů obsahujících rekonstrukce mostů, které byly podpořeny z IROP, zjistil NKÚ dílčí nedostatky v postupu CRR při kontrole a hodnocení žádostí o podporu u pěti projektů. V těchto případech např. nebyl v žádostech o podporu dostatečně doložen stav mostu, nebyly vyhodnoceny možnosti variantního řešení rekonstrukce, nebyl dostatečně zdůvodněn postup zadavatele při zadávání veřejných zakázek.

Stav mostů na silnicích II. a III. třídy se dle údajů zveřejňovaných ŘSD v období let 2014 a 2019 mírně zlepšil. V roce 2014 bylo 24,7 % z nich ve špatném až havarijním stavu, v roce 2019 to bylo 23,3 % (podrobněji viz příloha č. 7 tohoto kontrolního závěru). S ohledem na financování oprav, údržby a rekonstrukcí mostů z několika různých zdrojů (prostředky krajů, prostředky poskytnuté z rozpočtu SFDI, prostředky poskytnuté z IROP) a provádění oprav a rekonstrukcí mostů jak v samostatných projektech, tak i v rámci projektů oprav, rekonstrukcí a modernizací silnic II. a III. třídy nelze vyhodnotit, nakolik ke změně stavu mostů na nich přispěje podpora poskytnutá z IROP.

13. Mezinárodní srovnání stavu mostů

Porovnání vývoje stavu dálničních a silničních mostů v různých státech komplikuje rozdílnost metodik hodnocení a vykazování stavu mostů v jednotlivých zemích. Použití obdobných metodik však umožňuje provést srovnání se Slovenskou republikou. Zatímco v České republice je stav mostů na silnicích I. třídy výrazně lepší než na silnicích II. a III. třídy, z údajů uvedených ve studii zpracované Slovenskou správou ciest v roce 2019 vyplývá, že ve Slovenské republice je tomu naopak. Porovnání vývoje stavu dálničních a silničních mostů v České republice a ve

Slovenské republice vyplývá z údajů uvedených v přílohách č. 6 a č. 9 tohoto kontrolního závěru.

Vyhodnocení vývoje stavu dálničních mostů ve Slovenské republice je významně ovlivněno velkým zastoupením mostů, u nichž nebyl stav určen (34,3 % v roce 2018). Podíl mostů ve špatném až havarijním stavu z celkového počtu mostů na silnicích I. třídy se v České republice v období let 2014–2018 snížil z 14,0 % na 11,3 %. Oproti tomu ve Slovenské republice jejich podíl vzrostl z 13,2 % na 22,7 %. Podíl mostů ve špatném až havarijním stavu na silnicích II. a III. třídy v České republice v uvedeném období klesl z 24,7 % na 23,3 %. Ve Slovenské republice se zvýšil z 9,6 % na 13,5 % (blíže viz příloha č. 5 tohoto kontrolního závěru). Analýzu příčin tohoto vývoje zmíněná studie neobsahuje.

Seznam zkratk

BMS	<i>Bridge Management System (Systém hospodaření s mosty)</i>
BPM	běžná prohlídka mostu
CEPK	<i>Centrální evidence pozemních komunikací</i>
CRR	Centrum pro regionální rozvoj České republiky
ČR	Česká republika
ČVUT	České vysoké učení technické v Praze
Dopravní politika	<i>Dopravní politika ČR pro období 2014–2020 s výhledem do roku 2050</i>
DSS2	<i>Dopravní sektorové strategie, 2. fáze</i>
EU	Evropská unie
HPM	hlavní prohlídka mostu
IROP	<i>Integrovaný regionální operační program pro období let 2014 až 2020</i>
ISSDS	<i>Informační systém o silniční a dálniční síti České republiky</i>
JČ kraj	Jihočeský kraj
JŘBU	jednací řízení bez uveřejnění
JSDI	<i>Jednotný systém dopravních informací</i>
KSÚS Stč. kraje	Krajská správa a údržba silnic Středočeského kraje
MD	Ministerstvo dopravy
MMR	Ministerstvo pro místní rozvoj
MPM	Mimořádná prohlídka mostu
OPD	operační program <i>Doprava</i> (pro programové období 2014–2020)
ŘSD	Ředitelství silnic a dálnic ČR
SFDI	Státní fond dopravní infrastruktury
SHV	systém hospodaření s vozovkou
silniční zákon	zákon č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích
SSÚ	Silniční správní úřad
SÚS JM kraje	Správa a údržba silnic Jihomoravského kraje
SÚS Pard. kraje	Správa a údržba silnic Pardubického kraje
SÚS Plz. kraje	Správa a údržba silnic Plzeňského kraje, příspěvková organizace
ÚOHS	Úřad pro ochranu hospodářské soutěže

Stavy mostů dle ČSN 73 6221 Prohlídky mostů pozemních komunikací

I. Bezvadný stav	Most zcela bez vad.
II. Velmi dobrý stav	Pouze drobné vady, které neovlivní zatížitelnost mostu.
III. Dobrý stav	Závažnější vady, které neovlivní zatížitelnost mostu.
IV. Uspokojivý stav	Vady a poruchy, které mohou v budoucnu zatížitelnost mostu ovlivnit.
V. Špatný stav	Vady a poruchy ovlivňující zatížitelnost mostu odstranitelné včasnou údržbou nebo opravou.
VI. Velmi špatný stav	Vady a poruchy ovlivňující zatížitelnost mostu odstranitelné jen včasnou velkou opravou zahrnující důležité části konstrukce mostu.
VII. Havarijní stav	Stav mostu, který zásadně ovlivňuje jeho zatížitelnost a vyžadující okamžité opatření k odvrácení hrozící katastrofy.

Příklady nedostatků zjištěných v oblasti prohlídek mostů ve správě ŘSD

a) V případě mostu přes řeku Moravu na hranici České republiky se Slovenskem v km 60,471 dálnice D2 byl stav mostu v lednu 2005 klasifikován stupněm II – velmi dobrý. Po HPM provedené dne 29. 9. 2010 byl stav mostu překlasifikován do stupně IV – uspokojivý. Na základě výsledků MPM provedené dne 4. 10. 2010 (tzn. jen o pět dnů později) byl stav mostu překlasifikován zpět do stavu II. Tato klasifikace stavu pak byla uváděna i ve zprávách z BPM provedených v období od října 2010 do července 2013. Ve zprávě z BPM provedené v březnu 2014 byl uváděn stav mostu ve stupni IV, avšak ve zprávě z BPM provedené v prosinci 2015 opět ve stupni II a ve zprávě z BPM provedené v listopadu 2016 nebyl klasifikační stupeň stavu mostu vůbec uveden. Na základě HPM provedené v říjnu 2017 pak byla klasifikace mostu opět zhoršena do stupně stupeň V – špatný (spodní stavba) a IV – uspokojivý (nosná konstrukce).

Ve zprávě ze zmíněné HPM provedené v září 2010 byl uveden stručný popis částí mostu a čtyři závady týkající se trhlin ve sloupech, poškození mostních závěrů, poškozené vozovky a koroze zábradlí. U všech bylo navrženo opatření s termínem provedení do jednoho roku. Oproti tomu zpráva z MPM provedené dne 4. 10. 2010 obsahuje pouze popis jediné závady, a to hlubokých trhlin na pilířích mostu. Přestože z této zprávy není zřejmé, že by se MPM zabývala jakýmkoliv jinými částmi nebo prvky mostu, byl na jejím základě zlepšen klasifikační stav mostu o dva stupně. Tato změna nebyla ve zprávě nijak vysvětlena ani zdůvodněna a neodpovídá závažnosti závad, které most v době prohlídky zjevně vykazoval. ŘSD uvedené změny klasifikace stavu mostu nevysvětlilo.

Navíc u tohoto mostu ve všech zprávách z BPM provedených od března 2006 do června 2012 nebyl uveden popis stavu kontrolovaných částí mostu, ale jen stejný výčet 10 závad, ovšem bez návrhu opatření na jejich odstranění. Všechny těchto 14 zpráv je textově shodných, včetně chyb a překlepů v popisech závad. V úvodní poznámce bylo ve všech těchto zprávách uvedeno, že stav mostu se nezměnil. O nezodpovědném přístupu k vyplňování údajů do zpráv svědčí např. i to, že podle zpráv z BPM provedených v červnu 2012 nebo červenci 2013 byla v době těchto prohlídek teplota vzduchu 0,0 °C.

b) V případě mostu v km 113,327 dálnice D1 byly ve zprávách z jeho prohlídek provedených v období od května 2005 až do dubna 2018 popisovány tytéž závady spočívající v poškozené izolaci, zatékání vody do konstrukce mostu, korozi výztuže, degradaci betonu a s tím související zhoršování stavu mostu. Ve zprávě z MPM provedené v červnu 2010 bylo mj. navrženo provedení celkové rekonstrukce mostu s termínem do pěti let. Ve zprávě z MPM provedené v březnu 2012 bylo konstatováno zhoršení stavu mostu s návrhem na provedení celkové rekonstrukce mostu, ovšem s termínem do 10 let. Ve zprávě z HPM provedené v prosinci 2014 nebylo žádné opatření navrženo, přestože stav mostu se nezlepšil.

Zpráva z HPM provedená v prosinci 2014 je v popisu stavu mostu i závad velmi stručná a obsahuje jedinou fotografii, na níž je pouze tabulka s evidenčním číslem mostu. Nejsou v ní uvedeny některé závady, na které bylo upozorněno ve zprávách z prohlídek mostu provedených před i po ní. Např. ve zprávě z MPM provedené v březnu 2012 je přitom uveden popis závad říms: „*Beton hloubkově degradovaný, místy se na pravé straně u O2 již rozpadá.*“

Na spodním líci říms jsou patrné stopy po masivním zatékání. Prefabrikáty nad mostním otvorem jsou pokleslé, vysunuté. Římsy jsou porostlé mechem.“ Ve zprávě z HPM provedené v prosinci 2014 je jen velmi stručně uvedeno: „*Římsy jsou na povrchu porostlé mechem – setrvalý stav.*“ Ve zprávě z MPM provedené v září 2015 je znovu uveden velmi obsáhlý podrobný popis závad říms.

Ve zmíněné zprávě z HPM provedené v prosinci 2014 byla mj. konstatována absence zábradlí na římsách mostu, ovšem bez návrhu opatření. Na základě této HPM byl zároveň bez vysvětlení zlepšen evidenční stav použitelnosti mostu ze stupně III – použitelný s výhradou do stupně II – podmíněně použitelný. V případě obdobných mostů v km 22,842 dálnice D1, v km 116,359 dálnice D1, v km 117,029 dálnice D1 a v km 119,879 dálnice D1 přitom stejná absence zábradlí byla důvodem pro změnu stavu jejich použitelnosti do stupně V – nepoužitelný s návrhem na okamžité odstranění této závady.

c) V případě mostu v km 119,879 dálnice D1 byly ve zprávách z jeho prohlídek popsány obdobné nedostatky, jako u konstrukčně stejných mostů v km 116,359 dálnice D1 a v km 117,029 dálnice D1. Přesto byl stav každého z těchto mostů klasifikován v jiném stupni, aniž by bylo ze zpráv zřejmé proč. Klasifikační stupeň mostu v km 119,879 dálnice D1 byl v březnu 2012 zhoršen ze stupně II do stupně V a po té v říjnu 2014 opět zlepšen do stupně III, aniž by bylo v příslušné zprávě z HPM vysvětleno proč. Z popisu a fotodokumentace je zřejmé, že skutečný stav mostu se nezměnil.

Příklady nedostatků zjištěných v oblasti evidence stavu mostů ve správě ŘSD

a) V případě mostu přes řeku Vltavu u Žďákova v km 62,113 silnice I. třídy č. 19 je v BMS uveden jediný záznam o HPM, a to o první HPM provedené v září 2017 po rekonstrukci mostu. S ohledem na stav mostu ale ŘSD v období od dubna 2008 mělo zajistit provádění HPM v intervalu do 2 let. Zajistilo ale jen provedení MPM, které ovšem byly dle informací uvedených ve zprávách z nich zaměřeny na problematický stav mostních závěrů a nepostihly všechny části mostu. ŘSD u tohoto mostu rovněž mělo nejméně dvakrát ročně zajistit provádění BPM. Po BPM provedené v dubnu 2008 ale byla další BPM provedena až v srpnu 2011 a žádná BPM nebyla provedena ani v roce 2018.

b) V případě mostu v km 113,327 dálnice D1 byla HPM provedená v květnu 2005 dokončena až v únoru 2009 a ŘSD ji schválilo až v prosinci 2014. BPM provedená v květnu 2010 byla dokončena v červnu 2016 a schválena o další dva roky později. Oproti tomu BPM provedená dne 18. 11. 2011 byla dokončena a zároveň i schválena již dne 22. 11. 2011, tedy během čtyř dnů. Tato BPM tedy byla dle údajů v BMS dokončena o více než 5 let dříve než BPM, která jí předcházela.

c) V případě mostu v km 18,666 silnice I. třídy č. 7 ŘSD dle údajů v BMS do doby kontroly NKÚ neschválilo žádnou z 25 HPM, MPM a BPM, které byly provedeny v období od července 2002 do listopadu 2019. Obdobně v případě mostu v km 49,850 silnice I. třídy č. 2 v Kutné Hoře ŘSD schválilo jen jedinou BPM provedenou v květnu 2003, ale dalších 23 HPM, MPM a BPM ŘSD do doby kontroly neschválilo.

Příklady nedostatků zjištěných v oblasti péče o mosty ve správě ŘSD

a) V případě dvojice souběžných mostů v km 22,860 silnice I. třídy č. 8 v Teplicích ŘSD na žádost NKÚ o informaci, v jakém rozsahu, kdy a s jakými náklady byla prováděna jejich údržba, předložilo jen přehled o souhrnné fakturaci za nestavební údržbu mostů v Ústeckém kraji. Informaci o provedené údržbě jednotlivých mostů nebylo možno z těchto dokladů zjistit. Doklady, v nichž by se zabývalo účelností a efektivností oprav mostů, které hodlá rekonstruovat, ŘSD nedohledalo. V případě dalších pěti mostů na dálnici D1 ŘSD nepředložilo žádné doklady o jejich údržbě s odůvodněním, že se mu je nepodařilo dohledat.

Ve zprávě z HPM provedené v září 2013 bylo konstatováno, že zatížitelnosti mostu uvedené v mostní evidenci jsou nereálné, a proto byly jejich hodnoty sníženy. Ještě ve zprávě z HPM provedené v únoru 2016, tedy o dva a půl roku později, bylo kromě požadavku na urychlení rekonstrukce mostu požadováno bezodkladné osazení dopravních značek omezujících zatížitelnost na mostě. Obdobná situace byla v případě mostu v km 18,666 silnice I. třídy č. 7 u obce Netovice, jehož zatížitelnost byla snížena v listopadu 2016, ale provedení příslušné změny dopravního značení ŘSD nezajistilo ještě v listopadu 2019, tedy o tři roky později.

b) V případě mostu přes údolí Knovízského potoka v km 16,823 dálnice D7 se popisy závad s opatřeními doplnit svody odvodnění, vyčistit odvodňovače, provést opravu poškozených částí svodidel a poškozených mostních závěrů s termínem ihned objevují prakticky ve všech zprávách z prohlídek mostu od roku 2002 až do roku 2011, aniž by bylo zřejmé, že by zmíněné závady byly odstraněny. Z dalších zpráv vyplývá, že ŘSD neprovádělo řádnou údržbu mostu ani po jeho rekonstrukci dokončené v roce 2014, při níž byla provedena kompletní výměna vrchní stavby a sanace spodní stavby mostu. Po této rekonstrukci byl stav mostu překlasifikován do stupně I – bezvadný. Ve zprávě z MPM provedené v září 2016 bylo mj. upozorněno na nedostatky v provedení ochranných protikorozních nátěrů a bylo navrženo opatření: *„Zpracovat Plán údržby mostu a tento plán dodržovat, most je bez údržby, ložiska pod pavučinami, mostní závěry zanesené.“* Na základě MPM provedené v květnu 2019 byl stav spodní stavby mostu zhoršen do stupně IV – uspokojivý. Ve zprávě z této prohlídky provedené jako podklad pro reklamační řízení byly uvedeny rozsáhlé poruchy sanací a dále trhliny v předpjatých nosnících nosné konstrukce mostu. Zmiňovány byly znovu mj. zanesené odvodňovače a utržené části jejich svodů, což svědčí o pokračující nedostatečné údržbě mostu.

c) V případě mostu přes řeku Vltavu u Žďákova v km 62,113 silnice I. třídy č. 19 měla být oprava řešící poškozování jeho konstrukce zatékající vodou provedena již v roce 2004. Ve zprávě z MPM provedené v dubnu 2008 byla obsažena rozsáhlá fotodokumentace s popisem řady závad částí mostu svědčící o dlouhodobě neřešeném zatékání do konstrukce mostu a jeho nedostatečné údržbě. Ve zprávě bylo navrženo souhrnné opatření: *„Vzhledem ke stavu mostní konstrukce je nutné co nejdříve začít se zamýšlenou opravou. Ponechávání konstrukce ve stávajícím stavu může vést ke zvýšení rozsahu poruch do takové míry, že provedení opravy bude po technické i finanční stránce výrazně náročnější...“* s termínem provedení do 1 roku. Po opakovaných odkladech ŘSD opravu mostu provedlo až v letech 2015–2017 s náklady 170,6 mil. Kč. Ve zprávě z prohlídky po rekonstrukci mostu provedené v září 2017 byl uveden

výčet vad a nedodělků s poznámkou, že tyto nedodělky nemají podstatný vliv na užívání mostu. Ve zprávě z BPM provedené v dubnu 2019 bylo mj. konstatováno zanesení mostních závěrů, odvodňovačů a dilatačních spár v chodníku na mostě a vegetace ve spáře mezi vozovkou a obrubníkem, tedy závady svědčící o nedostatečné údržbě i po rekonstrukci mostu.

d) V případě mostu přes řeku Moravu na hranici České republiky se Slovenskem v km 60,471 dálnice D2 ve zprávě z BPM provedené v březnu 2006 byla mj. zmiňována obnažená korodující výztuž říms a zatékání do konstrukce mostu. Identický popis stavu částí mostu a jejich závad je obsažen i ve zprávách z dalších osmi BPM provedených v období od srpna 2006 do května 2010. Od března 2009 byl popis závad u mostních závěrů doplněn ještě o informaci o jejich destrukci, která se pak objevuje v dalších zprávách z BPM až do června 2012. Ze zprávy z HPM provedené v září 2010 vyplývá, že u mostu proběhla neúspěšná sanace a jeho konstrukce je nadále poškozována zatékající vodou.

Ze zprávy z HPM provedené v říjnu 2017, po níž byl stav mostu klasifikován stupněm V – špatný, byl mj. uveden popis poškození pilířů a nevhodný postup při sanaci mostu svědčící o neúčelném vynaložení finančních prostředků: *„Pilíře se sloupy se dvěma ložisky pod krajními příčníky sousedních dilatačních celků NK s dilatační spárou nad pilířem vykazují na povrchu svých sloupů výskyt svislých trhlin a prasklin ... Příčinou této závady a i neúspěšnosti sanace je nebo bylo silné zatékání z dilatačních spár nad sloupy před výměnou mostních závěrů v letech 2011–12, která zřejmě proběhla na české straně až po sanaci sloupů. Pokud tomu tak bylo, byl tento postup velmi neprofesionální, neboť sanace sloupů pod protékajícími mostními závěry tak byla odsouzena k nezdaru od samotného počátku ... Muselo jít o dlouhodobý proces, neboť svislé trhliny a koroze příčné i podélné výztuže se vyskytuje na celé výšce sloupů těchto pilířů ... Diagnostická zjištění objednatel zpracovateli prohlídky neposkytl, nicméně i z vizuální prohlídky je patrná silná vrstevnatá koroze výztuže ... to, že jde o minimálně špatný stavební stav spodní stavby je naprosto zřetelné. ...“.* Navrženo bylo provedení diagnostického průzkumu a na základě jeho výsledků i nové sanace pilířů s termínem do 2 let.

K průběhu oprav mostních závěrů a sanace mostu ŘSD uvedlo, že sanace mostu proběhla v 90. letech, a že k ní nedohledalo žádné doklady. Dále uvedlo, že na levém mostě byly mostní závěry vyměněny v roce 2007. Na pravém mostě byla oprava odsouvána kvůli zastavení přípravy veřejných zakázek v roce 2010. Na české straně mostu pak byly mostní závěry vyměněny v letech 2011–2012. Dále ŘSD uvedlo, že v BMS chybí založení jedné prohlídky mostu, která byla s největší pravděpodobností provedena v roce 2012 nebo 2013 po rekonstrukci mostních závěrů, ale kdo tuto prohlídku prováděl a proč není založena v BMS, ŘSD nebylo schopno zjistit.

e) Betonový přesýpaný most (konstrukce mostu je překryta násypovým materiálem, na němž se nachází převáděná komunikace) v km 70,590 dálnice D1, se nachází v úseku, který byl v době od května 2013 do října 2014 modernizován. Podle údajů v BMS byl stav mostu v roce 2003 klasifikován stupněm III – dobrý. Na základě výsledků HPM provedené v květnu 2007 byl jeho stav zhoršen do stupně IV – uspokojivý. Důvodem bylo zatékání do mostu, trhliny v opěrách a koroze výztuže. Navrženo bylo provedení sanace mostu do pěti let.

Ve zprávě z MPM provedené v dubnu 2010 byly konstatovány obdobné závady s tím, že stav mostu se dále zhoršil a s varováním: *„Pokud nebude zabráněno masivnímu zatékání*

do konstrukce, dojde k výraznému zhoršení stavebního stavu mostu.“ Stejně varování pak bylo uváděno ve zprávách z BPM provedených v dalších letech. Ve zprávě z BPM provedené v listopadu 2014 bylo zmíněno korozivní oslabení nosné výztuže pod odpadlou krycí vrstvou koroze místy až o 50 % s požadavkem na návrh sanace včetně případného zesílení nosné konstrukce mostu. Ve zprávě bylo mj. uvedeno: „Nebyla provedena plánovaná HMP. Stavební stav se od minulé HMP v roce 2014 zhoršil...“, s návrhem opatření: „Požadují zajistit diagnostiku mostní konstrukce, stanovení aktuální zatížitelnosti a následný návrh opravy. V HMP z roku 2010 byla požadovaná oprava mostu v rámci modernizace D1. V rámci modernizace D1 nebyl opraven ani most, ani odvodnění dálnice. Požadovat vysvětlení.“

Ze zprávy z BPM provedené v listopadu 2015 nepřímo vyplývá, že ŘSD provedlo částečnou opravu mostu: „Nebyla provedená I. HMP po zásadní opravě podhledu železobetonové desky nosné konstrukce.“ Zároveň ale byly ve zprávě uváděny další závady svědčící o přinejmenším nelepším se stavu mostu s návrhem na jejich odstranění do 1 roku v rámci dokončení opravy mostu. Neodstranění závad a pokračující chátrání mostu je ale patrné z popisu závad ve zprávách z několika dalších BPM. Ve zprávách z BPM provedených v dubnu 2018 a v květnu 2019 byl obsažen obdobný popis závad i informace o nedokončení opravy mostu.

Na žádost NKÚ o vysvětlení, proč dlouhodobě nejsou řešeny zjištěné závady mostu, zejména zatékání do jeho nosné konstrukce způsobující korozi výztuže, a proč nebyl špatný stav mostu vyřešen v rámci modernizace dálnice, ŘSD uvedlo, že most byl sanován, závady budou reklamovány a opravy neomezí provoz na dálnici. Zároveň uvedlo, že přesypané mosty není možné obnažit a přeizolovat kvůli zachování dopravy a výšce nadnásypu, avšak opatření, která se dělají z líce, nemohou izolaci nahradit a účinně zabránit zatékání. Bližší informace o vyřešení stavu mostu ŘSD nevedlo a doklady o jeho údržbě nepředložilo s odůvodněním, že je nedohledalo.

f) Nedořešen v rámci modernizace dálnice zůstal stav i dalšího obdobného betonového přesypaného mostu u Hrusic v km 22,842 dálnice D1. Ve zprávě z BPM provedené v prosinci 2019 bylo upozorněno na řadu závad a v hodnocení péče o most bylo uvedeno: „Údržba se provádí v rozsahu možností správce. Mostní objekt je v takovém stavu, kdy provádění běžné údržby nemůže prodloužit jeho životnost, resp. zvýšit zatížitelnost. Most je nutno zásadně rekonstruovat bez jakékoliv prodlevy.“ Doplněna byla poznámka: „Mostní objekt není v plánu na kompletní rekonstrukci v rámci modernizace úseku D102.“ ŘSD neprovedení oprav mostu v rámci modernizace dálnice zdůvodnilo nedostupností pozemků pro dočasný zábor a bez bližší specifikace uvedlo, že rekonstrukci mostu provede až následně.

g) V případě mostu v km 12,497 dálnice D7 u obce Brandýsek byla ve zprávě z BPM provedené v květnu 2010 uvedena v popisu závad informace: „Nad oběma opěrami jsou uvolněné panely zakrytí zrcadla mezi mosty, hrozí nebezpečí propadnutí pod most.“ Identický popis byl uveden ve zprávě z BPM provedené v říjnu 2011. Ve zprávě z HPM provedené v červnu 2012 tato závada nebyla uvedena. Ve zprávě z BPM provedené v srpnu 2013 se však znovu objevila: „Nad opěrou 1 je koncový krycí panel spadlý a zaklíněný v zrcadle, další je posunutý, hrozí jejich zřícení.“ ŘSD k tomu uvedlo, že se pravděpodobně jedná o chybu zprávy z HPM, protože panely byly odstraněny v rámci údržby mostu v roce 2013. Velmi nebezpečnou závadu tedy ŘSD odstranilo až po třech letech od prohlídky mostu, která na ni poprvé upozornila.

h) V případě dvojice mostů přes údolí Šmejalky v km 23,868 dálnice D1 bylo již ve zprávě z HPM provedené v listopadu 2007 upozorněno na nezbytnost oprav mostu a riziko odpadávání kusů betonu do údolí pod ním. Ve zprávě z BPM provedené v říjnu 2019, tedy o dvanáct let později, bylo konstatováno, že most je nutno zásadně rekonstruovat bez jakékoliv prodlevy. Mezi opatřeními bylo mj. uvedeno: „*Pravidelně sledovat a odstraňovat nesoudržný beton svislého povrchu vnějších říms, dochází k pádu betonu pod most – nebezpečí úrazu.*“ ŘSD k tomu uvedlo, že odpadávání kusů betonu pod most zamezí po vybudování provizorních lávek podél říms v rámci projektu rekonstrukce mostu. V lednu 2020 ale teprve probíhalo zadávání těchto prací.

i) V případě mostu v km 29,161 dálnice D1 přes Drhlovský potok ze zpráv z jeho prohlídek provedených v období od září 2006 do listopadu 2015 vyplývá, že dlouhodobě neřešeným problémem bylo zatékání do mostní konstrukce a stav mostu se postupně zhoršoval. Již ve zprávě z HPM provedené v září 2006 bylo upozorněno na možnost oslabení předpínací výztuže v nosnících a bylo navrženo mj. opatření: „*Do doby opravy mostu provádět běžnou údržbu – zejména očistit mostní svršek a utěsnit veškeré spáry a trhliny novými zálivkami či tmely.*“ Zároveň bylo s termínem provedení do jednoho roku navrženo provedení diagnostického průzkumu a na základě jeho výsledků pak měl být navržen způsob a rozsah oprav mostu.

ŘSD zajistilo provedení diagnostického průzkumu mostu až v roce 2009. Jeho výsledkem bylo mj. doporučení provést doplňující diagnostiku kritických částí mostu, které zatím nebyly kontrolovány, a zároveň návrh dvou variant řešení stavu mostu – jeho rekonstrukci, ev. kompletní demolici a výstavbu nového mostu. V roce 2010 ŘSD zajistilo projektovou dokumentaci na rekonstrukci mostu a v lednu 2012 pro ni získalo územní rozhodnutí. Práce ale nezačalo s tím, že je provede až v rámci modernizace příslušného úseku dálnice D1.

Skutečný stav mostu, resp. stav předpínací výztuže jeho nosníků, ŘSD zjistilo diagnostickým průzkumem provedeným v roce 2014, tedy až po osmi letech od prohlídky mostu, která na nebezpečí poškození předpínací výztuže upozornila. S ohledem na závažnost zjištěných závad byl most překlasifikován do stupně VII – havarijní s návrhem na přijetí okamžitých opatření spočívajících v provedení dopravního omezení, havarijním podepření mostu a urychlení příprav jeho rekonstrukce. Výstavbu nového mostu ŘSD zajistilo v roce 2015.

Obdobné nedostatky spočívající v dlouholetém neřešení zatékání vody do konstrukce mostu obsahující prvky s předpjatou výztuží zjistil NKÚ v případě dvou dalších mostů.

- JČ kraj

Rekonstrukce Švehlova mostu ev. č. 137-014 v Táboře

Celkové náklady 30,9 mil. Kč bez DPH, 37,4 mil. Kč vč. DPH; dokončení v roce 2017.

Jednotková cena projektu 17 718 Kč/m² bez DPH, jednotková cena mostovky 1 155 Kč/m² bez DPH, jednotková cena mostního svršku 883 Kč/m² bez DPH.

Rekonstrukce mostu ev. č. 160-007 za Větrním

Celkové náklady 3,2 mil. Kč bez DPH, 3,8 mil. Kč vč. DPH; dokončení v roce 2018.

Jednotková cena projektu 34 561 Kč/m² bez DPH, jednotková cena mostovky 7 535 Kč/m² bez DPH, jednotková cena mostního svršku 2 801 Kč/m² bez DPH.

- SÚS Plz. kraje

Rekonstrukce mostu ev. č. 2341-1 v Holoubkově

Celkové náklady 9,1 mil. Kč bez DPH, 11,0 mil. Kč vč. DPH; dokončení v roce 2016.

Jednotková cena projektu 17 256 Kč/m² bez DPH, jednotková cena mostovky 2 894 Kč/m² bez DPH, jednotková cena mostního svršku 1 321 Kč/m² bez DPH.

Rekonstrukce mostu ev. č. 18019-3 v Plzni

Celkové náklady 24,7 mil. Kč bez DPH, resp. 29,9 mil. Kč vč. DPH; dokončení v roce 2016.

Jednotková cena projektu 12 557 Kč/m² bez DPH, jednotková cena mostovky 2 462 Kč/m² bez DPH, jednotková cena mostního svršku 1 689 Kč/m² bez DPH.

Rekonstrukce mostu ev. č. 180-010 pod obcí Dolany

Celkové náklady 37,9 mil. Kč bez DPH; dokončení v roce 2019.

Jednotková cena projektu 31 540 Kč/m² bez DPH, jednotková cena mostovky 6 508 Kč/m² bez DPH, jednotková cena mostního svršku 1 471 Kč/m² bez DPH.

- SÚS JM kraje

Rekonstrukce 5 mostů v úseku silnice č. II/422 Podivín–Lednice

Celkové náklady 15,4 mil. Kč bez DPH, dokončení v roce 2016.

Most ev. č.	Celkové náklady (v mil. Kč)	Jednotková cena projektu (v Kč/m ²)	Jednotková cena mostovky (v Kč/m ²)	Jednotková cena mostního svršku (v Kč/m ²)
422-040	1,3	12 040	- *	2 093
422-041	1,1	10 179	- *	2 062
422-042	1,5	6 339	- *	696
422-043	5,2	3 812	- *	411
422-044	6,3	8 819	2 688	1 142

Pozn.: * Cenu nebylo možno vyčíslit.

Rekonstrukce mostů ev. č. 4203-3 a ev. č. 4203-4 v Šakvicích

Celkové náklady 15,4 mil. Kč bez DPH, dokončení v roce 2017.

Most ev. č.	Celkové náklady (v mil. Kč)	Jednotková cena projektu (v Kč/m ²)	Jednotková cena mostovky (v Kč/m ²)	Jednotková cena mostního svršku (v Kč/m ²)
4203-3	44,2	122 062	54 252	3 738
4203-4	20,1	133 493	29 684	5 418

Rekonstrukce mostu ev. č. 15278-4 v Brně

Celkové náklady 10,2 mil. Kč bez DPH; dokončení v roce 2018.

Jednotková cena projektu 9 255 Kč/m² bez DPH, jednotková cena mostovky 314 Kč/m² bez DPH, jednotková cena mostního svršku 620 Kč/m² bez DPH.

Rekonstrukce mostu ev. č. 3629-2 v Křtěnově

Celkové náklady 10,4 mil. Kč bez DPH; dokončení v roce 2018.

Jednotková cena projektu 83 959 Kč/m² bez DPH, jednotková cena mostovky 31 531 Kč/m² bez DPH, jednotková cena mostního svršku 4 522 Kč/m² bez DPH.

- **KSÚS Stč. kraje**

Rekonstrukce mostu ev. č. 150-012 v Brzoticích

Celkové náklady 86,6 mil. Kč bez DPH, 104,8 mil. Kč vč. DPH; dokončení v roce 2017.

Jednotková cena projektu 21 026 Kč/m² bez DPH.

Rekonstrukce mostu ev. č. 101-074b v Zápech

Celkové náklady 48,0 mil. Kč bez DPH, 58,1 mil. Kč vč. DPH; dokončení v roce 2018.

Jednotková cena projektu 37 655 Kč/m² bez DPH.

- **SÚS Pard. kraje**

Rekonstrukce mostu ev. č. 31216-1 v Nekoři

Celkové náklady 18,5 mil. Kč bez DPH, 22,4 mil. Kč vč. DPH; dokončení v roce 2018.

Jednotková cena projektu 48 385 Kč/m² bez DPH.

Rekonstrukce mostu ev. č. 3716-5 v Plechtinci

Celkové náklady 16,7 mil. Kč bez DPH, 20,2 mil. Kč vč. DPH; dokončení v roce 2018.

Jednotková cena projektu 161 260 Kč/m² bez DPH.

Pozn.: Celkové náklady u jednotlivých projektů zahrnují různý rozsah stavebních prací na mostech a navazujících částech komunikací. Rozdílnost jednotkových cen je dána především rozdílným rozsahem prováděných prací u jednotlivých mostů.

Tabulka č. 1: Stav mostů na dálnicích a silnicích I. třídy

Rok	Celkem mostů	Stav I–III	Stav IV	Stav V–VII	Neurčeno
2014	4 734	3 201	875	518 (10,9 %)	140
2015	4 734	3 255	893	463 (9,8 %)	123
2016	4 750	3 326	895	452 (9,5 %)	77
2017	4 778	3 416	863	454 (9,5 %)	45
2018	4 891	3 463	854	465 (9,5 %)	109
2019	4 937	3 472	932	498 (10,1 %)	35

Tabulka č. 2: Stav mostů na silnicích II. a III. třídy

Rok	Celkem mostů	Stav I–III	Stav IV	Stav V–VII	Neurčeno
2014	12 577	5 074	4 314	3 107 (24,7 %)	82
2015	12 580	5 190	4 271	3 052 (24,3 %)	67
2016	12 577	5 286	4 250	2 987 (23,7 %)	54
2017	12 582	5 446	4 188	2 909 (23,1 %)	39
2018	12 594	5 497	4 127	2 931 (23,3 %)	39
2019	12 596	5 683	3 944	2 929 (23,3 %)	40

Zdroj: (tabulka č. 1 a č. 2): ŘSD, přehledy z ISSDS.

Pozn.: Časová řada údajů o stavech mostů je v tabulce č. 1 uváděna souhrnně za mosty na dálnicích a silnicích I. třídy kvůli porovnatelnosti údajů s ohledem na převedení většiny silnic pro motorová vozidla z kategorie silnic I. tříd do kategorie dálnic k datu 1. 1. 2016. V údajích nejsou zahrnuty mosty spravované Technickou správou komunikací hl. m. Prahy, a.s. Stav mostů v roce 2019 je uveden k datu 1. 7. 2019.

Tabulka č. 3: Stav mostů na silnicích II. a III. třídy dle krajů

Kraj	Celkem mostů		Stav I–III		Stav IV		Stav V–VII		Neurčeno	
	2014	2019	2014	2019	2014	2019	2014	2019	2014	2019
Středočeský	1 833	1 852	528	617	725	616	574 (31,3 %)	612 (33,0 %)	6	7
Jihočeský	1 055	1 063	524	609	323	321	203 (19,2 %)	133 (12,5 %)	5	-
Plzeňský	965	963	337	379	465	413	161 (16,7 %)	169 (17,5 %)	2	2
Karlovarský	455	472	218	273	190	170	46 (10,1 %)	29 (6,1 %)	1	-
Ústecký	885	897	327	362	273	313	281 (31,8 %)	214 (23,9 %)	4	8
Liberecký	664	651	272	306	170	153	218 (32,8 %)	191 (29,3 %)	4	1
Královéhradecký	883	872	412	396	354	348	112 (12,7 %)	123 (14,1 %)	5	5
Pardubický	814	818	483	448	225	221	106 (13,0 %)	149 (18,2 %)	-	-
Kraj Vysočina	872	874	349	388	341	310	181 (20,8 %)	174 (19,9 %)	1	2
Jihomoravský	1 173	1 148	400	466	314	287	456 (38,9 %)	392 (34,1 %)	3	3
Olomoucký	1 114	1 103	418	475	351	298	325 (29,2 %)	328 (29,7 %)	20	2
Zlínský	721	727	301	360	269	178	145 (20,1 %)	184 (25,3 %)	6	5
Moravskoslezský	1 143	1 155	505	604	314	316	299 (26,2 %)	231 (20,0 %)	25	4
Celkem	12 577	12 596	5 074	5 683	4 314	3 944	3 107 (24,7 %)	2 929 (23,3 %)	82	40

Zdroj: přehledy z ISSDS, stav k 1. 1. 2014 a k 1. 7. 2019.

Tabulka č. 4: Prostředky poskytnuté z rozpočtu SFDI příjemci ŘSD na opravy a údržbu silnic I. třídy – včetně mostů (v tis. Kč)

Rok	Schválený rozpočet	Upravený rozpočet	Uvolněno z rozpočtu	Vyčerpáno z rozpočtu
2014	6 500 000	6 500 000	6 322 312	5 981 819
2015	6 900 000	8 004 980	7 941 163	7 669 425
2016	6 000 000	9 146 500	9 146 500	9 146 500
2017	7 100 000	8 100 000	8 060 000	7 970 835
2018	7 500 000	9 800 000	9 800 000	9 799 468
2019	8 000 000	11 351 886	11 351 886	11 351 879
Celkem	42 000 000	52 903 366	52 621 861	51 919 926

Zdroj: rozpočty SFDI, smlouvy o poskytnutí finančních prostředků z rozpočtu SFDI (příjemce ŘSD), údaje poskytnuté SFDI.

Tabulka č. 5: Prostředky poskytnuté z rozpočtu SFDI příjemci ŘSD na opravy a údržbu dálnic – včetně mostů (v tis. Kč)

Rok	Schválený rozpočet	Upravený rozpočet	Uvolněno z rozpočtu	Vyčerpáno z rozpočtu
2014	2 500 000	2 800 000	2 762 875	2 562 777
2015	2 700 000	3 700 000	3 700 000	3 673 310
2016	2 800 000	3 495 000	3 495 000	3 444 617
2017	2 900 000	2 250 000	2 250 000	2 249 872
2018	3 000 000	4 710 000	4 710 000	4 710 000
2019	3 000 000	5 049 880	5 025 880	5 017 482
Celkem	16 900 000	22 004 880	21 943 755	21 658 058

Zdroj: rozpočty SFDI, smlouvy o poskytnutí finančních prostředků z rozpočtu SFDI (příjemce ŘSD), údaje poskytnuté SFDI.

Tabulka č. 6: Finanční prostředky poskytnuté z rozpočtu SFDI na financování silnic II. a III. třídy – včetně mostů (v tis. Kč)

Rok	Schválený rozpočet	Upravený rozpočet	Uvolněno z rozpočtu	Vyčerpáno z rozpočtu
2015	0	4 418 900	4 390 886	4 390 859
2016	0	3 022 396	3 022 394	3 010 323
2017	0	3 360 066	3 103 357	3 002 737
2018	0	4 183 410	4 013 169	3 894 921
2019	0	2 140 032	2 001 676	2 001 676
Celkem	0	17 124 804	16 531 482	16 300 516

Zdroj: rozpočty SFDI, údaje poskytnuté SFDI.

Tabulka č. 7: Stav mostů na dálnicích ve Slovenské republice

Rok	Celkem mostů	Stav I–III	Stav IV	Stav V–VII	Neurčeno
2014	621	366	79	14	162
2015	645	366	79	14	186
2016	652	369	79	14	190
2017	710	369	79	14	248
2018	703	369	79	14	241

Tabulka č. 8: Stav mostů na silnicích I. třídy ve Slovenské republice

Rok	Celkem mostů	Stav I–III	Stav IV	Stav V–VII	Neurčeno
2014	1 729	978	507	229 (13,2 %)	15
2015	1 745	933	542	261 (15,0 %)	9
2016	1 763	883	543	318 (18,0 %)	19
2017	1 760	835	566	341 (19,4 %)	18
2018	1 769	775	579	401 (22,7 %)	14

Tabulka č. 9: Stav mostů na silnicích II. a III. třídy ve Slovenské republice

Rok	Celkem mostů	Stav I–III	Stav IV	Stav V–VII	Neurčeno
2014	5398	3114	1743	520 (9,6 %)	21
2015	5402	2883	1943	554 (10,3 %)	22
2016	5395	2727	2076	573 (10,6 %)	19
2017	5405	2641	2102	633 (11,7 %)	29
2018	5393	2494	2158	726 (13,5 %)	15

Zdroj: (tabulka č. 7–9): *Cestné objekty – Stav siete cestných komunikácií k 1. 1. 2019*; Bratislava 2019; Slovenská správa ciest, Odbor cestné databanky.

Pozn.: Tabulka č. 7 zahrnuje mosty ve správě Národnej diaľničnej spoločnosti, a. s. Tabulka č. 8 zahrnuje mosty ve správě Slovenskej správy ciest. Tabulka č. 9 zahrnuje mosty ve správě krajských správ.