



## Kontrolní závěr z kontrolní akce

16/06

### Peněžní prostředky určené na modernizaci dálnice D1

Kontrolní akce byla zařazena do plánu kontrolní činnosti Nejvyššího kontrolního úřadu (dále NKÚ) na rok 2016 pod číslem 16/06. Kontrolní akci řídil a kontrolní závěr vypracoval člen NKÚ Ing. Jiří Adámek.

Cílem kontroly bylo prověřit poskytování, čerpání a použití peněžních prostředků určených na modernizaci dálnice D1.

Kontrolováno bylo období od roku 2012 do června 2016, v případě věcných souvislostí i období předcházející nebo následující. Kontrola u kontrolovaných osob byla prováděna od února do října 2016.

#### **Kontrolované osoby:**

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

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

**Kolegium NKÚ** na svém XVI. jednání, které se konalo dne 19. prosince 2016,

**schválilo** usnesením č. 4/XVI/2016

**kontrolní závěr** v tomto znění:

## I. Úvodní informace

Dálnice D1 mezi Prahou a Brnem v délce 197 km byla dokončena v listopadu 1980. Část mezi Prahou a Mirošovicemi dlouhá 21 km byla zrekonstruována v letech 1996 až 1999. Předmětem kontroly NKÚ byla rekonstrukce (modernizace) navazující části mezi Mirošovicemi a Kývalkou v délce 161 km, která byla zahájena v roce 2013. Kontrolovaná část rekonstruované dálnice D1 byla rozdělena na 21 staveb (úseků), uvedených v příloze 1. Modernizace je financována z prostředků Evropské unie (prostřednictvím operačních programů Doprava<sup>1</sup>), SFDI a úvěrů od Evropské investiční banky<sup>2</sup>.

Kontrolované osoby vykonávaly v procesu přípravy a realizace modernizace dálnice D1 tyto činnosti:

- **MD** posuzovalo a schvalovalo koncepční a přípravné materiály řešící způsob rekonstrukce dálnice D1 a investiční záměry staveb, vykonávalo činnosti speciálního stavebního úřadu<sup>3</sup> (zejména vydávalo stavební povolení na hlavní trasu) a plnilo funkci řídicího orgánu operačních programů Doprava (zejména schvalovalo projektové žádosti na stavby, sledovalo průběh realizace staveb a posuzovalo případné změny schválených parametrů).
- **SFDI** (zřízený zákonem č. 104/2000 Sb.<sup>4</sup>, podřízený MD) odpovídal za finanční zajištění staveb a plnil funkci zprostředkujícího subjektu operačních programů Doprava (zejména uzavíral smlouvy s ŘSD na financování staveb schválených MD jako řídicím orgánem operačních programů Doprava a sledoval dodržování podmínek pro poskytování a čerpání finančních prostředků).
- **ŘSD** (státní příspěvková organizace zřízená MD) vykonávalo veškeré investorské činnosti v oblasti přípravy a realizace rekonstrukce dálnice D1 a jednotlivých staveb (zejména zabezpečovalo koncepční materiály řešící varianty modernizace, investiční záměry a projektové dokumentace staveb a odpovíдало za hospodárnou realizaci staveb).

NKÚ zejména posuzoval, zda byly vytvořeny dostatečné předpoklady pro hospodárné, účelné a efektivní vynakládání peněžních prostředků na rekonstrukci dálnice D1. U kontrolovaných osob ověřoval:

- zda byla objektivně vybrána varianta modernizace dálnice D1 s nejvyšší efektivností,
- naplňování předpokládaných parametrů modernizace dálnice D1,
- plnění podmínek pro financování staveb z prostředků OPD a OPD II,
- zda byly v přípravě staveb od zpracování investičních záměrů do zahájení zadávacích řízení na stavební práce vytvořeny předpoklady pro jejich realizaci podle schválených parametrů,
- zabezpečení hospodárné a plynulé realizace modernizace dálnice D1 v zadávacích řízeních na služby a na stavební práce,
- náklady staveb, jejich částí nebo vybraných stavebních prací.

---

<sup>1</sup> Operační program *Doprava* (dále OPD) schválený Evropskou komisí v prosinci 2007 a navazující operační program *Doprava 2014–2020* (dále OPD II) schválený Evropskou komisí v květnu 2015.

<sup>2</sup> Zákon č. 134/2008 Sb., o přijetí úvěrů Českou republikou od Evropské investiční banky na financování národních podílů u projektů spolufinancovaných z Operačního programu doprava v programovém období 2007 až 2013.

<sup>3</sup> Ustanovení § 15 zákona č. 183/2006 Sb., o územním plánování a stavebním řádu (stavební zákon).

<sup>4</sup> Zákon č. 104/2000 Sb., o Státním fondu dopravní infrastruktury.

Z 21 staveb modernizace dálnice D1 byla podrobně prověřena příprava 10 staveb v úsecích 03, 04, 05, 09, 14, 15, 18, 21, 22 a 25 a u 4 dokončených staveb v úsecích 05, 09, 14 a 21 byl prověřen průběh realizace. Modernizace dálnice D1 a její stavby byly částečně prověřovány i v kontrolní akci č. 13/27 – *Peněžní prostředky určené na akce oprav a údržby pozemních komunikací*<sup>5</sup>.

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

## II. Shrnutí a vyhodnocení zjištěných skutečností

V rámci rekonstrukce kontrolované části dálnice D1 je realizována tzv. varianta modernizace, kdy je každý jízdní pás rozšiřován o 0,75 m vně komunikace a stávající cementobetonový nebo asfaltový kryt vozovky nahrazen novým cementobetonovým krytem. Modernizace má být dokončena do roku 2020, kromě úseku 01 – most Šmejka, který má být dokončen do roku 2022. Náklady na modernizaci a stav v její realizaci jsou uvedeny v tabulce č. 1.

**Tabulka č. 1 – Stav modernizace dálnice D1 k 30. 6. 2016**

Úseky	Délka		Stavební náklady	
	km	%	mil. Kč	mil. Kč/km
- dokončené (05, 09, 14 a 21)	34,380	21,3	2 541,1	73,9
- v realizaci (03, 06, 18, 22 a 25)	28,406	17,7	3 646,1	128,4
- v přípravě (01, 02, 04, 07, 10–12, 15, 16, 19, 20 a 23)	98,374	61,0	14 348,0	145,9
<b>Celkem</b>	<b>161,160</b>	<b>100,0</b>	<b>20 535,2</b>	<b>127,4</b>

**Zdroj:** informace a podklady ŘSD.

**Zjištění a poznatky z prověřovaných okruhů u kontrolovaných osob ukázaly, že v průběhu přípravy rekonstrukce dálnice D1 nebyly vytvořeny dostatečné předpoklady pro hospodárné a efektivní vynakládání peněžních prostředků:**

- před zahájením projektové přípravy prvních staveb nebyla vyjasněna varianta rekonstrukce dálnice D1, ŘSD posuzovalo varianty i v době, kdy již probíhala realizace čtyř staveb;
- ŘSD objektivně neprokázalo, že realizovaná varianta modernizace zajišťuje nejvyšší efektivnost použití peněžních prostředků;
- nedostatky v přípravě byly hlavní příčinou posunu dokončení rekonstrukce dálnice D1 minimálně o dva roky;
- MD ani ŘSD neanalyzovaly objektivně příčiny růstu nákladů staveb na jeden kilometr o 73 % v letech 2015 a 2016 oproti roku 2013;
- technický dozor investora prováděli i zpracovatelé projektových dokumentací, což mohlo ovlivnit objektivitu hodnocení změn během výstavby.

Účel modernizace dálnice D1 je naplňován a zmodernizované úseky v délce 34 km jsou přínosem.

<sup>5</sup> Kontrolní závěr byl zveřejněn v částce 2/2014 *Věstníku NKÚ*.

## **NKÚ na základě zjištěných skutečností konstatuje:**

### **1. K návrhu varianty modernizace dálnice D1**

- ŘSD začalo v roce 2005 připravovat variantu rozšíření dálnice na šest jízdnic pruhů. Po čtyřech letech změnilo koncepci na variantu rozšíření obou jízdnic pásů při zachování čtyř jízdnic pruhů. Na novou variantu již nebylo potřeba posouzení vlivu stavby na životní prostředí<sup>6</sup> a probíhající posuzování na původní variantu se tak stalo bezpředmětným.
- ŘSD neprovedlo před schválením realizované varianty rekonstrukce dálnice D1 v roce 2012 porovnání společensko-ekonomické efektivity možných variant. Neprokázalo tak, že zvolená varianta modernizace zajišťuje nejvyšší efektivnost použití peněžních prostředků. Neprovedlo porovnání variant modernizace dálnice D1 cementobetonovým krytem nebo asfaltovým krytem formou analýzy celkových nákladů životního cyklu.
- ŘSD prokázalo efektivnost jen zvolené varianty, a to až v roce 2012, kdy již mělo pro pět staveb pořízeno projektovou dokumentaci. V roce 2013, kdy již probíhala realizace čtyř staveb, sice zadalo posouzení čtyř variant rekonstrukce dálnice D1, nešlo však o jejich společensko-ekonomická hodnocení. NKÚ kromě toho považuje provedené posouzení za nepřesvědčivé.

**ŘSD neprokázalo, že realizovaná varianta rekonstrukce dálnice D1 byla vybrána na základě objektivního posouzení efektivity možných variant. Skutečnosti, které by nasvědčovaly tomu, že realizovaná varianta je ekonomicky nevýhodná oproti jiným, zjištěny nebyly. NKÚ však poukazuje na to, že i přes dlouhodobou znalost špatného technického stavu dálnice D1 nezajistilo ŘSD koncepční přípravu rekonstrukce dálnice D1 tak, aby byla ukončena včas před zahájením navazujících přípravných prací. Zpracování koncepčních materiálů zadávalo i v době, kdy již na část staveb probíhala stavební řízení nebo probíhala i realizace.**

### **2. K naplňování předpokládaných parametrů**

- ŘSD nepředpokládalo v době kontroly významné změny finančních parametrů (především celkových nákladů) ani věcných parametrů (především délky modernizovaného úseku a počtu dálničních mostů a nadjezdů) modernizace dálnice D1. Skutečností však je, že zahájení osmi finančně náročných staveb s náklady na kilometr o 41 % vyššími než u ostatních 13 staveb předpokládalo ke konci termínu realizace modernizace dálnice D1 v letech 2017 a 2018.
- Dodržen nebude časový parametr, neboť realizace modernizace dálnice D1 se oproti předpokladům z března 2012 opoždí. V původně předpokládaném termínu do roku 2018 bude dokončena modernizace jen v délce cca 55 %. S výjimkou úseku 01 – most Šmejka má být zbylá část dokončena v roce 2020, tj. o dva roky později. Úsek 01 má být dokončen v roce 2022, tj. o čtyři roky později.

**Z finančních, časových a věcných parametrů schválených MD v březnu 2012 nebude dodržen časový parametr. ŘSD předpokládalo dokončení rozhodující části modernizace dálnice D1 o dva a celé modernizace o čtyři roky později oproti původním předpokladům.**

---

<sup>6</sup> Podle zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí a o změně některých souvisejících zákonů (zákon o posuzování vlivů na životní prostředí).

**Podstatná část přínosu 1,8 mld. Kč vypočtená pro rok 2019 ve studii ekonomické efektivnosti z roku 2012 tak bude dosažena nejdříve v roce 2021 a celý přínos v roce 2023 po dokončení úseku 01 – most Šmejka. Zvýšeným rizikem pro dodržení finančních a časových parametrů je kumulace realizace složitějších a finančně náročnějších staveb do posledních let modernizace.**

### **3. K plnění financování staveb z prostředků OPD a OPD II**

- Z OPD a OPD II bylo financováno 9 staveb s celkovými náklady 7,7 mld. Kč vč. DPH. V době kontroly z nich bylo uhrazeno 4,2 mld. Kč, z toho z prostředků OPD a OPD II 3,0 mld. Kč, z prostředků SFDI 0,9 mld. Kč a z prostředků úvěrů Evropské investiční banky 0,3 mld. Kč.

**NKÚ nezjistil závažné nedostatky nebo zvýšená rizika, které by u kontrolovaných staveb ohrožovaly čerpání prostředků z OPD a OPD II na stavby modernizace dálnice D1.**

### **4. K přípravě staveb**

- V době kontroly schválilo MD 17 investičních záměrů<sup>7</sup> na stavby modernizace dálnice D1. ŘSD předložilo ke schválení MD investiční záměry na pět staveb jeden den před uzavřením dodatku č. 2 ke smlouvě na jejich zpracování. V dodatku č. 2 bezdůvodně navýšilo hodinovou sazbu za zpracování investičních záměrů 21 staveb o 14 % (dopad na celkovou cenu byl 63 tis. Kč).
- ŘSD nechalo pro pět staveb zpracovat dokumentace pro stavební povolení a provádění stavby o dva roky dříve, než byl ujasněn a MD schválen způsob modernizace dálnice D1. Dokumentace tak musely být dvakrát aktualizovány. Za aktualizace čtyř dokumentací ŘSD uhradilo 12,3 mil. Kč (k ceně aktualizace páté dokumentace nepředložilo ŘSD žádné doklady). Neujasněnost technických řešení a jejich změny prodloužily dobu zpracování uvedených dokumentací o 10 až 19 měsíců i u dalších pěti kontrolovaných staveb.
- Zhodnocení rizik staveb čtyř úseků, které nechalo zpracovat ŘSD v březnu 2014, ukázalo na závažné nedostatky v přípravné fázi staveb, zejména v provedeném geotechnickém průzkumu. Podle zjištění NKÚ byl nedostatečný průzkum příčinou navýšení ceny minimálně o 129,4 mil. Kč bez DPH u čtyř dokončených staveb a u dvou z nich jednou z příčin prodloužení termínu dokončení o jeden rok.
- ŘSD nepodalo na první čtyři stavby modernizace dálnice žádosti o vydání stavebních povolení v dostatečném předstihu před předpokládaným zahájením realizace. Zadávací řízení na výběr dodavatelů stavebních prací tak z důvodu dodržení termínů realizace zahájilo v době, kdy ještě nemělo stavební povolení.
- ŘSD získalo stavební povolení u dalších tří staveb až několik měsíců po předpokládaném termínu zahájení stavební realizace. U dvou staveb byly důvodem především námítky účastníka stavebního řízení a u jedné stavby opožděné zažádání o územní rozhodnutí na jeden stavební objekt.
- ŘSD u další stavby upravilo po vydání stavebního povolení technická řešení, což bylo jednou z příčin posunutí termínu zahájení realizace o 15 měsíců.

---

<sup>7</sup> V souvislosti se schválením směrnice MD k financování akcí dopravní infrastruktury bez účasti státního rozpočtu s účinností od roku 2013 byl pojem „investiční záměr“ nahrazen pojmem „záměr projektu“. V tomto kontrolním závěru je i nadále používán původní pojem „investiční záměr“. Investiční záměry obsahovaly mj. základní věcné, časové a finanční parametry staveb.

**Zjištěné nedostatky ukázaly, že ŘSD nevytvořilo v průběhu posuzované fáze přípravy dostatečné předpoklady pro zajištění předpokládaných termínů realizace staveb. Problémy v přípravě byly příčinou prodloužení termínů zahájení kontrolovaných staveb o 5 až 33 měsíců. Negativní dopady na realizaci staveb prvních úseků měl nedostatečně provedený geotechnický průzkum.**

## **5. K zadávacím řízením na služby a na stavební práce**

- NKÚ nemohl u většiny veřejných zakázek malého rozsahu na zpracovatele projektových dokumentací pro stavební povolení a pro provádění stavby, na poskytovatele služeb na zajištění stavebního povolení a na poskytovatele služeb autorského dozoru ověřit dodržení zásad uvedených v ustanovení § 6 zákona č. 137/2006 Sb.<sup>8</sup>, neboť ŘSD k nim nepředložilo žádnou dokumentaci nebo předložilo jen její část.
- ŘSD vybralo u veřejných zakázek malého rozsahu poskytovatele služeb na zajištění stavebního povolení pro 5 staveb a autorského dozoru pro 8 staveb na základě výzvy zpracovateli projektové dokumentace nebo na základě výzvy poskytovateli, který byl se zpracovatelem projektové dokumentace majetkově propojen.
- Počet zájemců o účast v užším řízení na výběr poskytovatele služeb technického dozoru investora mohly negativně ovlivnit kvalifikační předpoklady stanovené ŘSD. Zadávacích řízení na uvedené služby se účastnili jako členové sdružení i zpracovatelé projektových dokumentací. Ve třech případech byla s těmito sdruženími uzavřena smlouva na výkon technického dozoru investora.
- Zadávacích řízení na dodavatele stavebních prací úseků 03, 18, 22 a 25 se zúčastnilo 6 až 9 uchazečů, což bylo o třetinu až polovinu méně než v zadávacích řízeních na stavby prvních úseků 05, 09, 14 a 21.

**Řada zadávacích řízení neprobíhala v dostatečném konkurenčním prostředí, což mohlo negativně ovlivnit ceny veřejných zakázek. Na základě výsledků zadávacích řízení prováděli technický dozor investora i zpracovatelé projektových dokumentací, což mohlo ovlivnit objektivitu hodnocení změn během výstavby z důvodu případných nedostatků v dokumentaci pro provádění stavby.**

## **6. K nákladům na modernizaci dálnice D1**

- U čtyř staveb, jejichž realizace byla zahájena v roce 2013, byly smluvní ceny o 35 % nižší oproti oceněním v projektových dokumentacích. U pěti staveb úseků, jejichž realizace byla zahájena v letech 2015 a 2016, byly smluvní ceny o 5 % nižší.
- U staveb zahájených v letech 2015 a 2016 se zvýšily oproti stavbám zahájeným v roce 2013 průměrné náklady na jeden kilometr o 73 %, konkrétně ze 74 mil. Kč na 128 mil. Kč, přičemž jejich finanční náročnost byla podle ocenění v projektových dokumentacích jen o 25 % vyšší.
- Průměrné náklady na jeden metr čtvereční dálniční vozovky (náklady na ni představovaly cca 50 % stavebních nákladů) vzrostly v letech 2013 až 2016 o 43 %, tedy z 1 748 Kč na

---

<sup>8</sup> Zákon č. 137/2006 Sb., o veřejných zakázkách. Podle ustanovení § 6 je zadavatel povinen dodržovat zásady transparentnosti, rovného zacházení a zákazů diskriminace.

2 504 Kč. V některých případech tak byly vyšší než u porovnávaných staveb. Na jeden kilometr vzrostly tyto náklady ze 42 mil. Kč na 58 mil. Kč, tj. o 38 %.

**Růst nákladů staveb modernizace dálnice D1 na jeden kilometr o 73 % v letech 2013 až 2016 ukazuje, že v zadávacích řízeních na dodavatele stavebních prací zahájených v letech 2014 a 2015 nebyly zajištěny nejvýhodnější ceny pro stát. Mohl to ovlivnit i nižší počet uchazečů v těchto zadávacích řízeních oproti řízením zahájeným v roce 2012. Vyšší růst nákladů na jeden kilometr byl u prací, které se netýkaly dálniční vozovky.**

**NKÚ mj. doporučuje** vzhledem k vysokému růstu nákladů staveb v letech 2013 až 2016 analyzovat vysoké rozdíly mezi oceněními jednotkových cen prací v projektových dokumentacích pro provádění stavby a v nabídkách vítězných uchazečů veřejných zakázek na dodavatele stavebních prací staveb zahájených v roce 2013 a určit jejich příčiny pro možné využití v přípravě staveb a budoucích zadávacích řízení.

### III. Zjištěné skutečnosti

#### 1. Návrhy variant rekonstrukce dálnice D1

##### 1.1 Varianta zkapacitnění dálnice D1

ŘSD začalo v roce 2005 připravovat variantu zkapacitnění dálnice D1 jejím rozšířením na šest jízdnic pruhů. Nepředložilo však žádné podkladové materiály, které k tomuto rozhodnutí vedly. NKÚ tak nemohl posoudit jeho správnost. Zadávací řízení na zpracování technickoekonomické studie a dokumentace EIA<sup>9</sup>, včetně zajištění stanoviska Ministerstva životního prostředí (dále MŽP), na tuto variantu zahájilo v listopadu 2005. Smlouvu na vypracování uvedených materiálů v ceně 3,5 mil. Kč bez DPH však ŘSD uzavřelo až za rok, v říjnu 2006. Důvodem byl netransparentní postup při posuzování výše nabídkových cen, kvůli čemuž Úřad pro ochranu hospodářské soutěže (dále ÚOHS) uložil v červnu 2006 ŘSD opětovně posoudit nabídky všech uchazečů.

Zkapacitnění dálnice D1 v délce 161 km mělo být podle studie dokončeno do roku 2019 s orientačními náklady 26,1 mld. Kč (cca 162 mil. Kč/km). V celém úseku byl navržen asfaltový kryt vozovky.

Dokumentace EIA byla MŽP předložena v květnu 2008. MŽP vydalo souhlasné stanovisko k posouzení vlivů stavby na životní prostředí až v březnu 2010. Důvodem dlouhé doby bylo značné množství připomínek, kvůli nimž MŽP vrátilo ŘSD dokumentaci EIA k přepracování.

ŘSD však zahájilo začátkem roku 2009 práce na jiné variantě rekonstrukce dálnice D1 (viz následující bod 1.2). Proces posuzování vlivu stavby na životní prostředí se tak stal bezpředmětným, neboť pro novou variantu nebylo posouzení potřeba. Doklady o tom, kdy a na základě čeho bylo rozhodnuto o ukončení varianty zkapacitnění dálnice D1 a zahájení přípravy nové varianty, ŘSD nepředložilo. NKÚ tak nemohl posoudit správnost postupu ŘSD.

---

<sup>9</sup> Dokumentace vlivu stavby na životní prostředí podle zákona č. 100/2001 Sb.

Náklady na vypracování dokumentace EIA a zabezpečení stanoviska MŽP ve výši 1,0 mil. Kč tak ŘSD vynaložilo neúčelně.

### **1.2 Varianta rozšíření dálnice D1 při zachování stávajících druhů krytů vozovky**

ŘSD nechalo počátkem roku 2009 zpracovat studii ke zlepšení stavu dálnice D1 rozšířením obou jízdních pásů o 0,75 m, alternativně o 1,0 m, při zachování čtyř jízdních pruhů. Studie byla vypracována v dubnu 2009. K nákladům na její zpracování nepředložilo ŘSD žádné doklady.

Realizace této varianty měla být podle studie dokončena do roku 2019 (stejně jako v případě varianty zkapacitnění dálnice D1) s náklady 15,7 mld. Kč (cca 97 mil. Kč/km, tj. o 40 % méně oproti variantě zkapacitnění). Studie neobsahovala žádná hodnocení efektivity. V úsecích s asfaltovým krytem byla navržena pokládka nového asfaltového krytu. V úsecích s cementobetonovým krytem byly navrženy dvě varianty s tím, že na základě požadavku ŘSD bylo dále uvažováno jen s cementobetonovým krytem. Pokládka asfaltového krytu byla ve studii oceněna jednotkovou cenou 650 Kč/m<sup>2</sup> a cementobetonového krytu 1 080 Kč/m<sup>2</sup> (při tloušťce 0,27 m).

### **1.3 Varianta modernizace dálnice D1 (realizovaná varianta)**

ŘSD zadalo v srpnu 2011 zpracování studie ekonomické efektivity a vypracování investičního záměru modernizace dálnice D1. Posuzována měla být pouze jediná varianta – rozšíření obou jízdních pásů o 0,75 m a cementobetonový kryt vozovky v celém rekonstruovaném úseku (s výjimkou dálničních mostů, kde byla předpokládána asfaltová vozovka). Šlo o upravenou variantu ze studie z roku 2009 (viz předchozí bod 1.2). Studie byla v ceně 1,5 mil. Kč bez DPH vypracována v únoru 2012. Modernizace dálnice D1 v ní byla rozdělena na 21 úseků (staveb).

Před dokončením studie však již pro úseky 05, 09, 14, 21 a 22 probíhala stavební řízení. Dokumentace pro stavební povolení byly zpracovány jen pro variantu cementobetonového krytu vozovky, výjimku tvořil úsek 09, u kterého byla dokumentace zpracována i pro variantu asfaltového krytu vozovky.

Modernizace dálnice D1 v délce 161 km měla být podle studie z roku 2012 provedena v letech 2012 až 2018 s předpokládanými náklady 22,4 mld. Kč (v těchto nákladech byla zahrnuta rezerva ve výši 2,0 mld. Kč). Po odečtení rezervy to bylo cca 127 mil. Kč/km, tedy o 31 % více oproti nákladům uvedeným ve studii z dubna 2009 (viz předchozí bod 1.2).

Podle hodnocení ekonomické efektivity byla posuzovaná varianta modernizace dálnice D1 efektivní (vnitřní výnosové procento bylo 13,5 % při diskontní sazbě 6 % a rentabilita nákladů byla 2,231). Podle analýzy citlivosti bude přijatelná ekonomická efektivnost i v případě zvýšení stavebních nákladů o 30 % nebo snížení přínosů (závislých z velké části na dopravním zatížení) o 30 %.



MD schválilo tuto variantu modernizace dálnice D1 v březnu 2012 a současně uložilo ŘSD zajistit splnění tří deklarovanych předpokladů. ŘSD o jejich zajištění informovalo MD v červnu 2012.

Jedním z předpokladů byla garance ŘSD, že realizace vozovky s cementobetonovým krytem je prokazatelně ekonomicky výhodnější. ŘSD k tomu uvedlo, že výhodnější varianta cementobetonového krytu vyšla z posouzení podle metodického pokynu *Zásady pro hodnocení výhod a nevýhod asfaltových a cementobetonových technologií z hlediska jejich použití na dálnicích, rychlostních silnicích a silnicích I. třídy*<sup>10</sup>. Dále uvedlo, že v rámci modernizace prvních pěti úseků nechalo zpracovat finanční porovnání obou variant krytu vozovky s výsledkem, že levnější variantou je cementobetonový kryt, a to i z pohledu dlouhodobých nákladů na údržbu.

Podle NKÚ však ŘSD neprokázalo výhodnost cementobetonového krytu oproti asfaltovému uspokojivě. Především neprovedlo porovnání společensko-ekonomické efektivity obou variant krytu vozovky a nepředložilo žádný analytický materiál, který by vyhodnocoval náklady na údržbu za dobu jejich životního cyklu, jak předpokládal výše uvedený metodický pokyn. Podle studie z roku 2009 byly náklady na asfaltový kryt vozovky o 40 % nižší než na cementobetonový kryt (viz výše bod 1.2). V rozporu s tím jsou však ocenění v dokumentacích pro stavební povolení zpracovaných pro 5 úseků v roce 2010 (viz dále bod 1.5). NKÚ ale nezpochybňuje, že podle výše uvedeného metodického pokynu je pro denní intenzitu provozu těžkých nákladních vozidel v rekonstruovaném úseku dálnice D1 doporučován cementobetonový kryt.

#### **1.4 Posouzení variant rekonstrukce dálnice D1**

ŘSD předložilo k posouzení možných variant rekonstrukce dálnice D1 pouze studii *Analýza rizik variantních řešení zvýšení kvality dopravy na dálnici D1* z listopadu 2013. Zpracování studie zadalo v září 2013 po napadení způsobu modernizace dálnice D1 veřejností, tj. v době, kdy již u úseků 05, 09, 14 a 21 probíhala stavební realizace, a cca 1,5 roku po schválení varianty modernizace (viz předchozí bod 1.3). Cena studie byla 240 tis. Kč bez DPH.

Studii byly posuzovány tyto varianty:

- V1: modernizace dálnice D1, která byla schválena v březnu 2012 a jejíž stavební realizace již na pětina délky probíhala;
- V2: fragmentace cementobetonového krytu (tam, kde se vyskytoval) a překrytí novým asfaltovým krytem;
- V3: zkapacitnění dálnice D1 rozšířením na šest jízdních pruhů;
- V4: nulová varianta (provoz na dálnici by byl udržován jen nezbytnou údržbou).

---

<sup>10</sup> Metodický pokyn zpracovaný v prosinci 2009 Centrem dopravního výzkumu (veřejná výzkumná instituce zřízená MD). Jako obecné doporučení pro volbu krytu vozovky udává dopravní zatížení, především denní intenzitu těžkých nákladních vozidel. Při překročení mezní hodnoty 7 500 těžkých nákladních vozidel doporučuje cementobetonový kryt vozovky. V případě dálnice D1 byla tato hodnota překročena podle údajů z roku 2010 o 5 500 vozidel. Dále pokyn obsahuje postup pro srovnání asfaltového a cementobetonového krytu vozovky formou analýzy celkových nákladů životního cyklu.

Studie posuzovala z celkového pohledu varianty a jejich rizika. Neposuzovala jejich detailní technologická a technická řešení. Stavební náklady jednotlivých variant podle studie jsou uvedeny v tabulce č. 2.

**Tabulka č. 2 – Stavební náklady variant podle studie z listopadu 2013**

Varianta	Stavební náklady	
	mil. Kč	mil. Kč/km
V1 – realizovaná modernizace s cementobetonovým krytem	20 000	125,0
V2 – fragmentace stávajícího krytu a překrytí asfaltovým krytem	5 000	31,3
V3 – rozšíření na šest jízdních pruhů	32 000	200,0
V4 – provádění jen nezbytné údržby (nulová varianta)	7 000	43,8

Náklady posuzovaných variant však nejsou porovnatelné. U variant V1 až V3 vycházely z technického dimenzování na 30 let, u varianty V4 to bylo 15 let. Náklady variant V1 a V3 vycházely z podrobného popisu ve zpracovaných dokumentacích, kdežto u variant V2 a V4 byly stanoveny jen z hrubých úvah, jak bylo ve studii i uvedeno. Náklady na variantu V2 nebyly srovnatelné s náklady varianty V1, neboť nezahrnovaly náklady na cyklické opravy obrusné vrstvy asfaltového krytu po dobu životnosti cementobetonového krytu.

Analýza rizik upozorňuje na problematiku vybraných dílčích řešení, nehodnotí řešení variant jako celek a byla založena na expertním posuzování rizik s následným statistickým vyhodnocením odpovědí 39 expertů. Hodnoceno bylo 20 rizikových faktorů.

Podle výsledků studie byla nejvýhodnější varianta V1 (realizovaná modernizace dálnice D1). Dále následovaly varianty V3 (rozšíření na šest pruhů), V2 (překrytí vozovky novým asfaltovým krytem) a V4 (provádění jen nezbytné údržby). Ekonomickou výhodnost jednotlivých variant studie neposuzovala. V podstatě šlo o statistické zhodnocení dat reprezentovaných názory zúčastněných expertů (ve studii blíže neidentifikovaných), přičemž náklady jednotlivých variant nebyly úplné a porovnatelné, jak bylo uvedeno výše.

### 1.5 Ocenění nákladů na kryty vozovky

Ocenění nákladů na cementobetonový nebo asfaltový kryt vozovky bylo možno z dokladů předložených ŘSD zjistit ze studie z roku 2009 (viz výše bod 1.2) a z ocenění soupisů prací v původních dokumentacích pro stavební povolení pro úseky 05, 09 a 21 z roku 2010 (viz dále bod 4.2.1). Náklady na oba kryty vozovky jsou uvedeny v tabulce č. 3.

**Tabulka č. 3 – Ocenění nákladů na vozovku**

	Cementobetonový kryt		Asfaltový kryt	
	mil. Kč	Kč/m <sup>2</sup>	mil. Kč	Kč/m <sup>2</sup>
Studie	x	1 080	x	650
Úsek 05	518,6	994	543,5	1 155
Úsek 09	664,0	994	630,1	941
Úsek 21	629,8	994	706,8	1 299

**Zdroj:** studie *Dálnice D1, Mirošovice – Kývalka, komplexní opatření* z roku 2009 a dokumentace pro stavební povolení úseků 05, 09 a 21 z roku 2010.

Z porovnání nákladů v tabulce č. 3 vyplývá, že ve studii z roku 2009 ocenil stejný projektant náklady na vozovku zcela odlišně oproti soupisům prací z roku 2010. Dále z něj vyplývá, že v úsecích 05 a 21, které měly původně cementobetonový kryt, byl z pohledu ocenění výhodnější cementobetonový kryt a v úseku 09 s původně asfaltovým krytem byl výhodnější asfaltový kryt.

## **2. Naplňování předpokládaných parametrů modernizace dálnice D1**

### **2.1 Finanční parametry**

Ve studii ekonomické efektivity modernizace dálnice D1 z roku 2012 (viz výše bod 1.3) byly předpokládány stavební náklady 20,4 mld. Kč bez rezervy. Přibližně ve stejné výši 20,5 mld. Kč je ŘSD předpokládalo i v době kontroly s tím, že u 11 staveb předpokládalo zvýšení nákladů o 1,6 mld. Kč a u 8 staveb jejich snížení ve výši 1,5 mld. Kč. Snížení o 1,1 mld. Kč u čtyř v době kontroly dokončených staveb vzešlo ze zadávacích řízení na dodavatele stavebních prací.

ŘSD k 30. 6. 2016 (třetina předpokládané doby realizace do roku 2022) vynaložilo na úhradu nákladů staveb 3,5 mld. Kč, tj. 16 % z celkové předpokládané výše. Nepoměr mezi uplynulou dobou realizace a vynaloženými prostředky je dán tím, že ŘSD předpokládá zahájení realizace osmi staveb s náklady 9,8 mld. Kč, tj. 48 % z celkové předpokládané výše, ke konci termínu realizace modernizace dálnice D1 v letech 2017 a 2018 (viz příloha 1). Jde o finančně náročnější stavby, u nichž mají být průměrné náklady na jeden kilometr 154,8 mil. Kč o 41 % vyšší než u ostatních 13 staveb, kde činí 109,6 mil. Kč.

ŘSD nemělo v době kontroly ujasněny investiční záměry úseků 07, 19 a 23, u nichž očekává změny, které mohou mít vliv na cenu modernizace (viz dále bod 4.1).

### **2.2 Časové parametry**

Realizace modernizace dálnice D1 se proti termínům předpokládaným ve studii ekonomické efektivity modernizace dálnice D1 z roku 2012 (viz výše bod 1.3) opoždí. Zpoždění se týká 19 z 21 staveb. Stavební realizace, která měla být zahájena v roce 2012, byla zahájena o rok později v roce 2013. Ukončena měla být v roce 2018. ŘSD předpokládalo v době kontroly dokončení modernizace bez stavby úseku 01 – most Šmejalka v roce 2020, tj. o dva roky později. Dokončení stavby v úseku 01 předpokládalo v roce 2022, tj. o čtyři roky později.

K 30. 6. 2016 (třetina předpokládané doby realizace do roku 2022) byly z celkové délky 161,2 km modernizované části dálnice D1 dokončeny 4 úseky v délce 34,4 km (21 %), 5 úseků v délce 28,4 km bylo v realizaci (18 %) a 12 úseků v délce 98,4 km (61 %) bylo v přípravě. V letech 2018 a 2019 má být zahájeno 6 staveb v délce cca 51 km, což představuje 32 % délky modernizovaného úseku dálnice D1.

Podle studie ekonomické efektivity měly po dokončení realizované varianty modernizace dálnice D1 činit v letech 2019 až 2022 její průměrné roční přínosy<sup>11</sup> 1,8 mld. Kč. Uvedený

---

<sup>11</sup> Stanovené jako rozdíl mezi celkovými společenskými náklady na realizovanou variantu a nulovou variantu (provádění jen nezbytné údržby).

vývoj v realizaci ukazuje, že podstatná část stanoveného přínosu bude dosažena nejdříve v roce 2021 a celý pak nejdříve v roce 2023.

### **2.3 Věcné parametry**

Předpokládané věcné parametry staveb modernizace dálnice D1, především jejich délky, počty dálničních mostů a počty nadjezdů, se významněji neměnily.

### **3. Financování modernizace dálnice D1 z prostředků OPD a OPD II**

Stavby modernizace dálnice D1 splňovaly podmínky stanovené pro spolufinancování z fondů EU prostřednictvím operačních programů Doprava, a to v rámci oblasti podpory 2.1 *Modernizace a rozvoj dálnic a silnic sítě TEN-T* (v případě OPD) nebo *Zlepšení propojení center a regionů a zvýšení bezpečnosti a efektivnosti silniční dopravy prostřednictvím výstavby, obnovy a modernizace dálnic, rychlostních silnic a silnic sítě TEN-T včetně rozvoje systémů ITS* (v případě OPD II).

V OPD a OPD II nebyla stanovena žádná alokace finančních prostředků na modernizaci dálnice D1. Finanční prostředky na konkrétní stavby poskytoval SFDI (zprostředkující subjekt), pokud byly MD (řídící orgán) schváleny v rozpočtu SFDI k financování z OPD nebo OPD II. Na stavby, jejichž projektové žádosti MD schválilo, uzavíral SFDI s ŘSD rámcové smlouvy, ve kterých specifikoval výdaje celého projektu a podmínky pro poskytování finančních prostředků. MD schválilo čtyři projektové žádosti na stavby, které byly v době kontroly NKÚ ukončeny (úseky 05, 09, 14 a 21 – viz příloha 1), a dvě projektové žádosti na stavby, které byly v realizaci (úseky 03 a 25 – viz příloha 1).

Z operačních programů Doprava bylo v době kontroly NKÚ financováno 9 staveb<sup>12</sup> s celkovými náklady 7,7 mld. Kč vč. DPH. Uhrazeno z nich bylo 4,2 mld. Kč, z toho z prostředků OPD a OPD II 3,0 mld. Kč, z prostředků SFDI 0,9 mld. Kč a z prostředků úvěrů Evropské investiční banky 0,3 mld. Kč.

### **4. Příprava staveb modernizace dálnice D1**

#### **4.1 Investiční záměry**

Investiční záměr modernizace dálnice D1 byl v ceně 583,8 tis. Kč zpracován v únoru 2012 spolu se studií ekonomické efektivnosti (viz výše bod 1.3). ŘSD ho předložilo MD ke schválení v březnu 2012. MD investiční záměr neschválilo a požadovalo, aby ŘSD předložilo investiční záměry samostatných 21 staveb.

ŘSD uzavřelo 28. 3. 2012 se zpracovatelem investičního záměru dodatek č. 2 ke smlouvě, jehož předmětem bylo rozdělení investičního záměru do samostatných 21 investičních záměrů podle jednotlivých úseků (staveb). Termín plnění byl do 11. 5. 2012 a cena byla 504,0 tis. Kč. ŘSD v dodatku ke smlouvě souhlasilo s navýšením hodinové sazby o 100 Kč/hod (o 14 %), přestože oceňované práce byly totožné s původní smlouvou. Celkové navýšení ceny z tohoto důvodu bylo 63,0 tis. Kč.

<sup>12</sup> V počtu jsou zahrnuty i stavby úseků 06, 18 a 22, které byly v rozpočtu SFDI schváleny k financování z OPD II.

Podle dodatku č. 2 měly být přednostně vypracovány investiční záměry staveb úseků 05, 09, 14, 21 a 22, na které již probíhala stavební řízení. ŘSD předložilo investiční záměry na tyto stavby MD ke schválení 27. 3. 2012, tj. den před uzavřením dodatku č. 2 na jejich zpracování.

MD schválilo v letech 2012 a 2013 investiční záměry 17 staveb. Investiční záměry tří staveb úseků 07, 19 a 23 ŘSD ke schválení nepředložilo s odůvodněním, že na základě realizace prvních úseků očekává řadu změn, které mohou mít vliv na cenu těchto staveb. Investiční záměr zbylé stavby (úsek 01 – most Šmejka) ŘSD nezpracovalo. Důvodem byly problémy s majetkoprávním vypořádáním, které bránily potvrzení technického řešení. ŘSD předpokládá předložení zbylých investičních záměrů ke schválení MD do konce roku 2016.

Stavební náklady předpokládané v investičních záměrech 20 staveb a ŘSD předpokládané stavební náklady stavby úseku 01 – most Šmejka činily celkem 20,0 mld. Kč, resp. po aktualizaci tří investičních záměrů činily 20,4 mld. Kč. Realizace 20 staveb měla podle investičních záměrů proběhnout v letech 2012 až 2019.

## **4.2 Dokumentace pro stavební povolení**

**4.2.1** ŘSD nechalo zpracovat dokumentace pro stavební povolení na stavby úseků 05, 09, 14, 21 a 22 již v roce 2010, kdy ještě nebylo rozhodnuto o variantě modernizace dálnice D1 (viz výše bod 1). Na rozdíl od později schválené varianty v nich byly projektovány dálniční mosty, nadjezdy a kanalizace s rezervou na rozšíření dálnice D1 na šest jízdních pruhů (kategorie D34) a povrchy vozovek byly projektovány ve variantách cementobetonové a asfaltové.

Přibližně 10 měsíců po zpracování dokumentací pro stavební povolení zadalo ŘSD původním zpracovatelům jejich aktualizace. Důvodem bylo opuštění varianty s rezervou na rozšíření dálnice na šest pruhů. Aktualizované dokumentace byly zpracovány v září 2011. Následně nechalo ŘSD zpracovat jejich druhou aktualizaci. Důvodem byla změna provozu z tří na čtyři jízdní pruhy v jednom pásu dálnice D1 během stavebních prací. Nové verze dokumentací pro stavební povolení byly zpracovány v lednu 2012. Cena aktualizací byla 12,3 mil. Kč bez stavby úseku 22, ke které ŘSD nepředložilo žádné doklady.

Dokumentace pro stavební povolení z ledna 2012 již řešily modernizaci úseků 05, 09, 14, 21 a 22 v parametrech, ve kterých byla MD schválena v březnu 2012 (viz výše bod 1.3). Ceny za aktualizace dokumentací byly podobné cenám za zpracování nových dokumentací pro stavební povolení (viz následující bod 4.2.2). Z toho lze usuzovat, že nešlo o aktualizace původních dokumentací, ale v podstatě o zpracování nových dokumentací.

**4.2.2** Výběr zpracovatelů dokumentací pro stavební povolení (zároveň šlo o dokumentace pro provádění stavby) na další kontrolované stavby úseků 03, 04, 15 a 18 zahájilo ŘSD v září 2011, u úseku 25 v březnu 2012. V průběhu výběru však provedlo řadu věcných změn, které vyplynuly ze změny režimu provozu v jízdním pásu, ve kterém neprobíhaly stavební práce (viz předchozí bod 4.2.1), z reakce na řadu žádostí o dodatečné informace v realizovaných zadávacích řízeních na dodavatele stavebních prací jiných úseků a ze změn předpisů. Výběr zpracovatelů tak kromě úseku 25 trval až do března 2012. U úseku 25 ŘSD

z důvodu koncepčních změn rozdělilo i předmět zakázky. Výběr zpracovatele dokumentace pro stavební povolení poslední části úseku 25 tak ukončilo až v květnu 2013.

ŘSD proto muselo v dubnu 2012 prodloužit dodatky ke smlouvám termíny zpracování dokumentací pro stavební povolení a provádění stavby. U stavby úseku 03 jej prodloužilo o 14 měsíců na červen 2013, u staveb úseků 04, 15 a 18 o 19 měsíců na listopad 2013 a u stavby 25 o 10 měsíců na říjen 2013. Konečná cena projektových dokumentací za všechny uvedené úseky byla 10,3 mil. Kč (ceny byly navýšeny celkem o 0,5 mil. Kč).

**4.2.3** ŘSD nechalo v březnu 2014 zpracovat v ceně 961 tis. Kč zhodnocení rizik v probíhající první etapě modernizace dálnice D1 (týkalo se úseků 05, 09, 14 a 21). Zhodnocení mělo sloužit jako podklad pro technická řešení dalších etap modernizace.

Zhodnocení poukázalo na zásadní nedostatky přípravné fáze staveb, především na to, že provedený geotechnický průzkum nesplňoval požadavky vyplývající z příslušných technických podmínek. Například vizuální prohlídky byly omezeny pouze na pravý jízdní pruh, chyběla jednoznačná lokalizace poruch a údaj o jejich četnosti, nebylo provedeno hodnocení provozní způsobilosti pro navržený způsob opravy s ohledem na stav úseku, provedení jádrových vrtů neodpovídalo předpisům, pro všechny úseky bylo provedeno stejné zhodnocení konstrukčních vrstev, nezohledňující dílčí rozdíly, podložní zeminy byly jen formálně zatříděny bez provedení potřebných zkoušek apod.

Nedostatečný geotechnický průzkum byl u čtyř dokončených staveb úseků 05, 09, 14 a 21 příčinou navýšení ceny minimálně o 129,4 mil. Kč (o 5,4 % ze smluvní ceny). U staveb v úsecích 05 a 09 byl jednou z příčin prodloužení termínu dokončení o 1 měsíc a u staveb v úsecích 14 a 21 o 12 měsíců.

### **4.3 Stavební povolení**

**4.3.1** Na hlavní trasu staveb úseků 05, 09, 14, 21 a 22 podalo ŘSD (v zastoupení příslušných poskytovatelů služeb) žádosti o vydání stavebních povolení ke speciálnímu stavebnímu úřadu (MD) v lednu 2012. S výjimkou úseku 22 to nebylo v dostatečném časovém předstihu před předpokládaným zahájením stavební realizace. Podle investičních záměrů těchto úseků schválených MD v březnu 2012 měla být realizace zahájena v červenci 2012. Pozdní podání žádostí o vydání stavebních povolení bylo zapříčiněno nejasnou koncepcí modernizace dálnice D1, což vedlo k opakovaným úpravám dokumentací pro stavební povolení (viz výše bod 4.2.1).

Stavební povolení na úseky 05, 09, 14, 21 a 22 vydalo MD v období březen až červenec 2012. V březnu 2012 již ŘSD zahájilo zadávací řízení na dodavatele stavebních prací.

**4.3.2** Na hlavní trasu staveb úseků 03, 18 a 25 podalo ŘSD (v zastoupení příslušných poskytovatelů služeb) žádosti o vydání stavebních povolení ke speciálnímu stavebnímu úřadu (MD) v červenci 2013. Pro stavbu úseku 15 to bylo v červnu 2014 a stavbu úseku 04 v červnu 2015. Kromě stavby úseku 04 to bylo minimálně sedm měsíců před předpokládanými zahájeními realizací staveb. U stavby 04 to však bylo 11 měsíců po předpokládaném termínu zahájení realizace.

Stavební povolení vydalo MD pro:

- Úsek 03 v lednu 2014 (za 6 měsíců od podání žádosti). Právní moci nabylo až o 12 měsíců později v lednu 2015. Důvodem byly námitky účastníka řízení, které se například týkaly problematiky posuzování vlivu staveb na životní prostředí, územních rozhodnutí a zvolené metody modernizace. Realizace úseku měla být zahájena v březnu 2014.
- Úsek 04 v květnu 2016 (za 11 měsíců od podání žádosti). Jeho realizace měla být zahájena v červenci 2014. ŘSD však požádalo stavební úřad v Sázavě o vydání územního rozhodnutí na most přes údolí Křešického potoka teprve v prosinci 2013 a stavební úřad vydal rozhodnutí v září 2014. Dále v červenci 2015 požádalo ŘSD (v zastoupení poskytovatele služeb) o vydání stavebních povolení na čtyři stavební objekty v působnosti stavebního úřadu v Benešově. Žádosti však nebyly úplné, což vedlo k prodloužení stavebního řízení. Vydaná stavební povolení tak nabylo právní moci až v dubnu a květnu 2016. Stavební povolení na hlavní trasu vydalo MD v květnu 2016. V době kontroly však ještě nenabylo právní moci. Důvodem byly obdobné námitky účastníka řízení jako u úseku 03.
- Úsek 15 v říjnu 2014 (za 4 měsíce od podání žádosti). Podle investičního záměru měla být realizace zahájena v březnu 2016.
- Úsek 18 v lednu 2014 (za 6 měsíců od podání žádosti). Právní moci nabylo až o 11 měsíců později v prosinci 2014. Důvodem byly námitky účastníka řízení stejné jako u úseku 03. Realizace úseku měla být zahájena v červenci 2014.
- Úsek 25 v únoru 2014 (7 měsíců od podání žádosti). Realizace měla být zahájena v březnu 2014. ŘSD však po vydání stavebního povolení upravilo na základě geologických a diagnostických průzkumů i na základě zkušeností z již realizovaných úseků technická řešení. Termín zahájení realizace posunulo na září 2014 a následně z důvodu problémů v zadávacím řízení na výběr dodavatele stavebních prací na červen 2015.

## **5. Zadávací řízení na služby a na stavební práce**

### **5.1 Výběr poskytovatelů služeb**

Kontrolovány byly veřejné zakázky na služby, jejichž předmětem bylo zajištění projektových dokumentací pro stavební povolení a pro provádění staveb, stavebních povolení, autorských dozorů a technických dozorů investora. S výjimkou veřejných zakázek na poskytovatele technického dozoru investora, které byly nadlimitní a ŘSD je zadávalo v užších řízeních, šlo o veřejné zakázky malého rozsahu.

#### **5.1.1 Výběr zpracovatelů dokumentací pro stavební povolení a pro provádění stavby**

ŘSD nechalo pro úseky 05, 09, 14, 21 a 22 zpracovat dokumentace pro stavební povolení a pro provádění stavby již v roce 2010. K výběru zpracovatelů uvedených dokumentací nepředložilo ŘSD žádné doklady. Zpracování těchto dokumentací zadalo v době, kdy nebylo rozhodnuto o variantě modernizace dálnice D1. Po jejich zpracování změnilo ŘSD některá technická řešení, a proto zadalo v srpnu 2011 původním zpracovatelům jejich aktualizace (viz výše bod 4.2.1).

Pro úseky 03, 04, 15 a 18 zahájilo ŘSD výběr zpracovatelů dokumentací pro stavební povolení a pro provádění stavby v září 2011 a pro úsek 25 v březnu 2012. Výběr zpracovatelů zahájilo

vzhledem k předpokládaným termínům realizace, uvedeným v investičních záměrech z roku 2013, včas. Skutečností však je, že ŘSD v těchto investičních záměrech již zohlednilo prodloužení termínů zpracování uvedených dokumentací o 10 až 19 měsíců z důvodu změn technických řešení, které požadovalo v průběhu plnění (viz výše bod 4.2.2).

ŘSD nepředložilo k výběru zpracovatelů dokumentací pro stavební povolení a pro provádění staveb úseků 03, 04, 18 a 25 výzvy k podání nabídek, zadávací dokumentace ani obálky s nabídkami uchazečů. NKÚ tak nemohl ověřit dodržení zásad stanovených v ustanovení § 6 zákona č. 137/2006 Sb. a nemohl zcela ověřit správnost posouzení a hodnocení nabídek. Údaje ke kontrole byly převzaty z protokolů o otevírání obálek s nabídkami, o posouzení kvalifikace uchazečů a o hodnocení nabídek. Podle příslušných protokolů všechny doručené nabídky vyhověly podmínkám a požadavkům ŘSD.

### **5.1.2 Výběr poskytovatelů služeb na zajištění stavebního povolení**

ŘSD předložilo k veřejným zakázkám na výběr poskytovatelů služeb na zajištění stavebních povolení pro úseky 05, 09, 14, 21 a 22 jen část dokumentace. NKÚ tak nemohl ve vztahu k ustanovení § 6 zákona č. 137/2006 Sb. ověřit například správnost posouzení kvalifikace. ŘSD vyzvalo v srpnu 2011 pro uvedené úseky vždy jednoho poskytovatele<sup>13</sup>, a to zpracovatele dokumentace pro stavební povolení a pro provádění stavby, resp. u úseku 09 poskytovatele, který byl se zpracovatelem uvedených dokumentací majetkově propojen.

Termín plnění (vydání stavebního povolení) prosinec 2011 nebyl reálný, neboť ŘSD mělo k dispozici konečné verze dokumentací pro stavební povolení až v lednu 2012 (viz výše bod 4.2.1). ŘSD proto dodatky ke smlouvám prodloužilo termín plnění do června 2012.

Výběr poskytovatelů služeb na zajištění stavebních povolení pro úseky 03, 04, 15, 18 a 25 byl zahájen v září 2011 a ukončen v březnu 2012. ŘSD v pěti zadávacích řízeních vyzvalo celkem 11 poskytovatelů těchto služeb. S výjimkou úseku 25 zahájilo výběr ve stejný den jako výběr zpracovatelů dokumentace pro stavební povolení a pro provádění stavby. Protože se doba zpracování těchto dokumentací prodloužila o 10 až 19 měsíců (viz výše bod 4.2.2), musely být dodatky ke smlouvám (objednávkám) prodlouženy i termíny plnění služeb na zajištění stavebních povolení.

### **5.1.3 Výběr poskytovatelů služeb autorského dozoru**

ŘSD uzavřelo na stavby úseků 03, 05, 09, 14, 15, 18, 21 a 25 smlouvy (objednávky) s poskytovateli služeb autorského dozoru v letech 2012 a 2015. U úseku 03 uzavřelo smlouvu měsíc poté, co vyzvalo poskytovatele k účasti na předání staveniště (termín zahájení stavebních prací).

Výběr poskytovatelů služeb autorského dozoru provedlo ŘSD na základě výzvy jednomu zájemci, a to zpracovateli dokumentace pro stavební povolení a pro provádění stavby, resp. u úseku 21 na základě výzvy poskytovateli, který byl majetkově propojen se zpracovatelem uvedených dokumentací. K výběru poskytovatelů u úseků 05 a 14 nepředložilo žádnou dokumentaci.

---

<sup>13</sup> Využilo přitom udělení výjimky ze své směrnice, podle které mělo vyzvat nejméně tři poskytovatele.



#### **5.1.4 Výběr poskytovatelů služeb technického dozoru investora**

Služby technického dozoru investora zadávalo ŘSD v užším řízení. U staveb úseků 05, 09, 14, 21 a 22 zahájilo zadávací řízení v březnu 2012. Předpokládaná hodnota příslušných veřejných zakázek byla 28 mil. Kč. Smluvní ceny byly od 22,9 mil. Kč do 24,0 mil. Kč bez DPH. U staveb úseků 03, 15, 18 a 25 zahájilo ŘSD zadávací řízení v srpnu 2013. Předpokládané hodnoty příslušných veřejných zakázek byly od 24 mil. Kč do 48 mil. Kč. Smluvní ceny byly od 19,8 mil. Kč do 40,6 mil. Kč. U stavby úseku 04 zahájilo ŘSD zadávací řízení v červnu 2015 a v době kontroly jej ještě neukončilo (ukončeno bylo posuzování kvalifikace).

Zadávací řízení na výkon technického dozoru investora trvala většinou 8 měsíců, avšak u staveb 03, 15, 18 a 25 to bylo 12 až 27 měsíců.

Žádost o účast v užším řízení na výkon technického dozoru investora podávalo v jednotlivých zadávacích řízeních jen 4 až 6 zájemců. Přitom s výjimkou jediného zahraničního zájemce šlo o sdružení dodavatelů. Podle NKÚ mohly počet zájemců negativně ovlivnit některé kvalifikační předpoklady, které neodpovídaly předmětu veřejné zakázky. Například:

- ŘSD stanovilo minimální úroveň plnění některých technických kvalifikačních předpokladů ve výši, která neodpovídala složitosti předmětu veřejných zakázek.
- ŘSD požadovalo praxi při realizaci alespoň jedné významné zakázky spočívající ve vyhotovení dokumentace posuzování vlivu stavby na životní prostředí pro stavbu pozemní komunikace ve vymezených minimálních celkových stavebních nákladech pro příslušné úseky, přestože stavby modernizace dálnice D1 nepodléhaly posouzení vlivu na životní prostředí.

Užších řízení na výkon technického dozoru investora se zúčastnili jako členové sdružení u úseků 03, 05, 09, 15 a 21 i zpracovatelé dokumentace pro stavební povolení a pro provádění staveb. U úseků 03, 05 a 15 byly s těmito sdruženími uzavřeny smlouvy na výkon technického dozoru investora. Hrozil tak střet zájmů například v případech, kdy se poskytovatel služeb technického dozoru investora měl podílet na schvalování změn během výstavby z důvodu nedostatků v dokumentaci pro provádění stavby.

#### **5.2 Výběr dodavatelů stavebních prací**

Zadávací řízení na výběr dodavatelů staveb úseků 05, 09, 14 a 21 byla ověřována v kontrolní akci č. 13/27. NKÚ v uvedené kontrolní akci zjistil nedostatky v kvalifikačních dokumentacích pro účast v užších řízeních a v zadávacích dokumentacích pro podání nabídky. Z důvodu odstraňování nedostatků v těchto dokumentacích se prodloužila délka zadávacích řízení zahájených v březnu 2012 o pět měsíců. Ukončena tak byla v zimních měsících a zahájení stavební realizace se posunulo z července 2012 o devět až deset měsíců na duben a květen 2013.

V této kontrolní akci prověřoval NKÚ zadávací řízení na výběr dodavatelů stavebních prací úseků 03, 18, 22 a 25. U úseků 04 a 15 nebyla v době kontroly zadávací řízení ukončena.

Zadávací řízení na výběr dodavatelů stavebních prací na stavby úseků 03, 18 a 25 (otevřená řízení) byla zahájena v červenci 2014. Podle původních předpokladů měly být stavební práce u úseků 03 a 25 zahájeny již v březnu 2014 a u úseku 18 v červenci 2014. Důvodem posunutých zahájení zadávacích řízení byly problémy v přípravě (viz výše body 4.2.2 a 4.3.2).

U úseku 22 ŘSD zrušilo zadávací řízení zahájené v březnu 2012. Důvodem bylo rozhodnutí ÚOHS z dubna 2014, kterým tento úřad zrušil úkony posouzení a hodnocení nabídek a rozhodnutí o výběru nejvhodnější nabídky, neboť mimořádně nízká nabídková cena (ocenění některých položek ve výši 1 Kč) nebyla zdůvodněna objektivními příčinami, což mohlo podstatně ovlivnit rozhodnutí o výběru nejvhodnější nabídky. Nové zadávací řízení zahájilo ŘSD až v říjnu 2015. Realizace tohoto úseku měla být původně zahájena v červenci 2014.

Rovněž v zadávacích řízeních na dodavatele stavebních prací úseků 03, 18, 22 a 25 muselo ŘSD prodlužovat lhůty pro podávání nabídek, a to o jeden až dva měsíce. Důvodem bylo velké množství požadavků uchazečů na dodatečné informace k zadávacím podmínkám (v jednotlivých zadávacích řízeních bylo 89 až 171 požadavků). ŘSD muselo na jejich základě opakovaně opravovat, doplňovat a upravovat zadávací dokumentace. Zadávací řízení na úseky 03, 18 a 25 byla ukončena v období od dubna 2015 do srpna 2015 a na úsek 22 v dubnu 2016. Stavební práce byly zahájeny následně po uzavření smluv.

Zadávacích řízení na dodavatele stavebních prací úseků 05, 09, 14 a 21, zahájených v roce 2012, se zúčastnilo 12 uchazečů. V zadávacích řízeních na dodavatele stavebních prací úseků 03, 18, 22 a 25, zahájených v letech 2014 a 2015, to bylo 6 až 9 uchazečů (hodnoceno bylo 4 až 7 uchazečů).

## **6. Náklady na stavby modernizace dálnice D1**

### **6.1 Porovnání nákladů staveb s oceněními dle projektových dokumentací**

U čtyř dokončených staveb úseků 05, 09, 14 a 21, jejichž realizace byla zahájena v roce 2013, byl vysoký rozdíl mezi nabídkovými cenami (bez DPH) vybraných uchazečů oproti oceněním v projektových dokumentacích. Nabídkové ceny v souhrnné výši 2 394,0 mil. Kč byly o 1 306,9 mil. Kč nižší, tj. o 35,3 %, oproti oceněním v projektových dokumentacích. Příklady rozdílů mezi oceněním položek v projektové dokumentaci a v nabídkách vybraných uchazečů jsou uvedeny v příloze 2.

Konečné náklady staveb 05, 09, 14 a 21 byly 2 541,1 mil. Kč. V porovnání s vysoutěženými byly zvýšeny o 147,1 mil. Kč, tj. o 6,1 %. Důvodem navýšení byly změny v průběhu výstavby, kdy vícepráce činily 283,4 mil. Kč a méněpráce 136,2 mil. Kč. Náklady na kilometr se u staveb úseků 05, 09, 14 a 21 pohybovaly od 69,9 mil. Kč do 80,5 mil. Kč (průměrné byly 73,9 mil. Kč).

U staveb úseků 03, 06, 18, 22 a 25, jejichž realizace byla zahájena v letech 2015 a 2016 (v době kontroly ještě nebyly dokončeny), již byl rozdíl mezi nabídkovými cenami a oceněním v projektové dokumentaci minimální. Nabídkové ceny v souhrnné výši 3 646,1 mil. Kč byly o 186,2 mil. Kč nižší, tj. o 4,9 %, oproti oceněním v projektové

dokumentaci. Náklady na kilometr se u staveb úseků 03, 06, 18, 22 a 25 pohybovaly od 119,4 mil. Kč do 143,3 mil. Kč (průměrné byly 127,8 mil. Kč).

Podle ocenění v projektových dokumentacích byla průměrná finanční náročnost staveb úseků 03, 06, 18, 22 a 25 zahájených v letech 2015 a 2016 o 24,7 % vyšší než staveb úseků 05, 09, 14 a 21 zahájených v roce 2013. U staveb zahájených v letech 2015 a 2016 však byly průměrné náklady staveb na jeden kilometr o 72,9 % vyšší než u staveb zahájených v roce 2013. Zadávacích řízení na dodavatele stavebních prací se u staveb úseků 03, 06, 18, 22 a 25 zúčastnilo o třetinu až polovinu méně uchazečů oproti zadávacím řízením staveb úseků 05, 09, 14 a 21 (viz i výše bod 5.2).

## 6.2 Porovnání nákladů na stavební objekt 101 – dálniční vozovka

Náklady na stavební objekt 101 – dálniční vozovka činily v průměru 50 % ze stavebních nákladů. Průměrné náklady v Kč/m<sup>2</sup> na vybudování dálniční vozovky u dokončených staveb úseků 05, 09, 14 a 21, u staveb úseků 03, 06, 18, 22 a 25 v realizaci, u novostaveb na dálnicích D3 v úsecích Veselí n. Lužnicí – Bošilec a Borek – Úsilné a D1 v úseku Přerov – Lipník a u 24 staveb v Německu, Řecku, Polsku a Španělsku kontrolovaných Evropským účetním dvorem<sup>14</sup> jsou uvedeny v tabulce č. 4.

**Tabulka č. 4 – Průměrné jednotkové náklady na dálniční vozovku**

	Modernizace D1, dokončené stavby <sup>1</sup>	Modernizace D1, stavby v realizaci <sup>2</sup>	Novostavby na D1 a D3 <sup>3</sup>	EÚD <sup>4</sup>
Náklady v Kč/m <sup>2</sup>	1 748	2 504	2 724	3 606

**Zdroj:** souhrny smluvních dohod, nabídkové rozpočty vybraných uchazečů, zvláštní zpráva EÚD č. 5/2013.

**Pozn.:**

- 1) Stavby v úsecích 05, 09, 14 a 21 (náklady podle rozpočtů z roku 2012).
- 2) Stavby v úsecích 03, 18, a 25 (náklady podle rozpočtů z roku 2014) a stavby v úsecích 06 a 22 (náklady podle rozpočtů z roku 2015).
- 3) Stavba v úseku D1 Přerov – Lipník (náklady podle rozpočtu z roku 2014) a stavby v úsecích D3 Veselí nad Lužnicí – Bošilec a Borek – Úsilné (náklady podle rozpočtů z roku 2012).
- 4) 24 staveb dálnic a rychlostních komunikací v Německu, Řecku, Polsku a Španělsku. Náklady byly přepočteny kurzem 27,02 Kč/€.

Průměrné náklady dálniční vozovky na jeden metr čtvereční byly u 9 staveb modernizace dálnice D1 nižší než u tří novostaveb na dálnici D1 a D3 a u staveb dálnic a rychlostních komunikací ve čtyřech zemích kontrolovaných EÚD. U pěti staveb modernizace dálnice D1 v realizaci však tyto náklady vzrostly oproti čtyřem dokončeným stavbám v průměru o 756 Kč, tj. o 43,2 %.

<sup>14</sup> Zvláštní zpráva Evropského účetního dvora (dále EÚD) č. 5 z roku 2013: *Jsou prostředky z fondů politiky soudržnosti EU vynakládány na silnice řádně?*

Náklady dálniční vozovky na jeden metr čtvereční se pohybovaly u čtyř dokončených staveb modernizace dálnice D1 od 1 670 Kč do 1 868 Kč, u pěti staveb v realizaci od 2 079 Kč do 2 764 Kč, u tří novostaveb na dálnici D1 a dálnici D3 od 2 425 Kč do 3 064 Kč a u staveb kontrolovaných EÚD ve čtyřech zemích EU od 2 357 Kč do 4 342 Kč. U staveb v realizaci byly tyto náklady v některých případech vyšší oproti porovnávaným stavbám. Například:

U stavby úseku 18 modernizace dálnice D1 byly náklady dálniční vozovky na jeden metr čtvereční 2 764 Kč a u stavby úseku 03 byly 2 687 Kč. U stavby D3 v úseku Veselí nad Lužnicí – Bošilec byly 2 425 Kč a u staveb prověřovaných EÚD v Německu byly 2 357 Kč.

Náklady dálniční vozovky na jeden kilometr se pohybovaly u čtyř dokončených staveb modernizace dálnice D1 od 39 mil. Kč do 46 mil. Kč a u pěti staveb v realizaci od 47 mil. Kč do 65 mil. Kč. V průměru byly tyto náklady u čtyř dokončených staveb 42 mil. Kč a u pěti staveb v realizaci 58 mil. Kč. U staveb v realizaci tak vzrostly o 38,1 %. Celkové náklady na jeden kilometr u těchto staveb však vzrostly o 72,9 % (viz výše bod 6.1). Vyšší růst nákladů byl tedy u prací, které se netýkaly dálniční vozovky. Šlo například o práce na dálničních mostech, kanalizaci nebo dopravním značení.

## Seznam zkratk

EÚD	Evropský účetní dvůr
MD	Ministerstvo dopravy
MŽP	Ministerstvo životního prostředí
NKÚ	Nejvyšší kontrolní úřad
ŘSD	Ředitelství silnic a dálnic ČR
OPD	operační program Doprava pro roky 2007 až 2013
OPD II	operační program Doprava pro roky 2014 až 2020
SFDI	Státní fond dopravní infrastruktury
ÚOHS	Úřad pro ochranu hospodářské soutěže

## Stavby modernizace dálnice D1

Stavba	Délka (km)	Realizace <sup>1)</sup>	Celkové náklady <sup>2)</sup> (v mil. Kč)	Stavební náklady <sup>2)</sup> (v mil. Kč)
<b>Úsek 01</b> most Šmejalka	1,000	03/18–11/22	845,3	799,3
<b>Úsek 02</b> EXIT 21 Mirošovice – EXIT 29 Hvězdonice	7,646	03/17–11/19	1 577,0	1 523,4
<b>Úsek 03</b> EXIT 29 Hvězdonice – EXIT 34 Ostředek <sup>3)</sup>	4,600	04/15–11/16	589,1	549,4
<b>Úsek 04</b> EXIT 34 Ostředek – EXIT 41 Šternov <sup>3)</sup>	7,240	03/17–11/18	1 113,5	1 056,5
<b>Úsek 05</b> EXIT 41 Šternov – EXIT 49 Psáře <sup>3)</sup>	7,250	05/13–11/14	596,6	545,5
<b>Úsek 06</b> EXIT 49 Psáře – EXIT 56 Soutice	7,710	03/16–11/17	989,3	929,4
<b>Úsek 07</b> EXIT 56 Soutice – EXIT 66 Loket	10,020	09/18–11/20	1 352,1	1 302,5
<b>Úsek 09</b> EXIT 66 Loket – EXIT 75 Hořice <sup>3)</sup>	9,600	05/13–11/14	755,8	680,1
<b>Úsek 10</b> EXIT 75 Hořice – EXIT 81 Koberovice	6,497	10/16–11/18	1 040,3	1 003,1
<b>Úsek 11</b> EXIT 81 Koberovice – EXIT 90 Humpolec	8,820	03/19–11/20	913,6	868,1
<b>Úsek 12</b> EXIT 90 Humpolec – EXIT 104 Větrný Jeníkov	13,580	10/16–06/19	1 985,9	1 940,5
<b>Úsek 14</b> EXIT 104 Větrný Jeníkov – EXIT 112 Jihlava <sup>3)</sup>	8,500	04/13–08/15	800,1	684,0
<b>Úsek 15</b> EXIT 112 Jihlava – EXIT 119 Velký Beranov <sup>3)</sup>	5,980	08/16–06/18	736,9	708,7
<b>Úsek 16</b> EXIT 119 Velký Beranov – EXIT 134 Měřín	14,714	07/18–11/19	2 219,7	2 173,6
<b>Úsek 18</b> EXIT 134 Měřín – EXIT 141 V. Meziříčí západ <sup>3)</sup>	7,186	09/15–11/17	1 116,3	1 030,0
<b>Úsek 19</b> EXIT 141 V. Meziříčí záp. – EXIT 146 V. Meziříčí vých.	5,900	09/18–11/19	948,1	914,3
<b>Úsek 20</b> EXIT 146 V. Meziříčí východ – EXIT 153 Lhotka	6,647	03/17–06/18	923,0	873,5
<b>Úsek 21</b> EXIT 153 Lhotka – EXIT 162 Velká Bíteš <sup>3)</sup>	9,030	04/13–09/15	697,0	631,5
<b>Úsek 22</b> EXIT 162 Velká Bíteš – EXIT 168 Devět Křížů <sup>3)</sup>	5,420	05/16–07/17	718,2	685,1
<b>Úsek 23</b> EXIT 168 Devět Křížů – EXIT 178 Ostrovačice	10,330	06/18–11/20	1 216,0	1 184,5
<b>Úsek 25</b> EXIT 178 Ostrovačice – EXIT 182 Kývalka <sup>3)</sup>	3,490	06/15–11/16	503,4	452,2
<b>C e l k e m</b>	161,160	04/13–11/22	21 637,2	20 535,2

Zdroj: informace ŘSD.

Pozn.: 1) Skutečný nebo podle stavu k 30. 6. 2016 předpokládaný termín realizace (měsíc/rok).

2) Skutečné nebo podle stavu k 30. 6. 2016 předpokládané náklady bez DPH v mil. Kč.

3) Kontrolovaná stavba.

## Rozdíly mezi oceněními podle projektových dokumentací pro provádění stavby a nabídek vybraných uchazečů

V tabulce jsou uvedeny:

- průměrné ceny staveb, dálničních vozovek a 15 položek z 99 vybraných ke kontrole s největšími rozdíly (v mil. Kč),
- průměry za dokončené stavby úseků 05, 09, 14 a 21, pokud není uvedeno jinak.

Popis položky	m.j.	Množství	Cena PDPS <sup>1)</sup>		Cena SSD <sup>2)</sup>		Rozdíl	
			Kč/m.j.	mil. Kč	Kč/m.j.	mil. Kč	mil. Kč	%
<b>Průměr za dokončené stavby úseků 05, 09, 14 a 21</b>	km	8,6	107,6 <sup>3)</sup>	925,2	69,6 <sup>3)</sup>	598,5	-326,7	-35,3
<b>Průměr za stavební objekt 101.0 – Dálniční vozovka</b>	km	8,6	64,6 <sup>3)</sup>	555,7	42,1 <sup>3)</sup>	361,9	-193,8	-34,9
Odstranění krytu vozovek a chodníků z betonu (jen stavby 05, 14 a 21)	m <sup>3</sup>	35 577	1 920,0	68,3	228,4	8,1	-60,2	-88,1
Frézování vozovek asfaltových, odvoz k recyklaci (jen stavba 09)	m <sup>3</sup>	48 837	1 350,0	65,9	558,8	27,3	-38,6	-58,6
Vrstvy pro obnovu a opravy – recykl. za studena cementem	m <sup>3</sup>	33 489	1 530,0	51,2	454,4	15,2	-36,0	-70,3
Pomocné práce při regulaci a ochraně dopravy	ks	1	x	74,3	x	38,7	-35,6	-47,9
Poplatky za skládku – zemina	m <sup>3</sup>	51 335	360,1	18,5	77,4	4,0	-14,5	-78,4
Oplocení z drátěného pletiva	m <sup>2</sup>	30 840	285,0	8,8	61,0	1,9	-6,9	-78,4
Odkop pro spodní stavbu – tř. II (jen stavby 05, 09 a 21)	m <sup>3</sup>	14 316	637,0	9,1	167,6	2,4	-6,7	-73,6
Trativody – DN do 150 mm, rýha tř. II (jen stavby 05, 09 a 21)	m	15 971	658,0	10,5	292,0	4,7	-5,8	-55,2
Bourání konstrukcí z železobetonu	m <sup>3</sup>	1 884	4 675,3	8,8	1 880,0	3,5	-5,3	-60,2
Frézování vozovek asfaltových (jen stavby 05, 14 a 21)	m <sup>3</sup>	11 141	1 030,0	11,5	565,4	6,3	-5,2	-45,2
Odstranění dlažeb vodních koryt z betonu (jen stavby 05 a 21)	m <sup>3</sup>	1 058	5 400,0	5,7	540,5	0,6	-5,1	-89,5
Vozovkové vrstvy ze štěrkodrti	m <sup>3</sup>	17 603	711,0	12,5	435,2	7,7	-4,8	-38,4
Vrty na povrchu – tř. I do 300 mm (jen stavby 05 a 21)	m	3 578	1 590,2	5,7	247,1	0,9	-4,8	-84,2
Řezání betonových konstrukcí do 400 mm (jen stavby 05, 14 a 21)	m	5 120	1 220,1	6,2	303,4	1,6	-4,6	-74,2
Odkop pro spodní stavbu – tř. I	m <sup>3</sup>	22 371	299,8	6,7	121,6	2,7	-4,0	-59,7

**Zdroj:** projektové dokumentace pro provádění stavby a uzavřené souhrny smluvních dohod na stavby úseků 05, 09, 14 a 21.

**Pozn.:**

- 1) Ocenění v projektových dokumentacích pro provádění stavby.
  - 2) Ocenění v souhrnu smluvních dohod podle nabídky vybraného uchazeče.
  - 3) Hodnota v mil. Kč/m.j.
- m.j. = měrná jednotka.