



Investiční politika státu
z pohledu kontrol zaměřených na dopravní
infrastrukturu

souhrnná zpráva za období let 2020 až 2025

OBSAH:

Úvod	4
1. Trend výdajů státu na investice, jejich hospodárnost, účelnost a efektivnost	5
2. Opakované snahy státu o vytyčení strategických směrů investiční politiky ČR.....	13
3. Výsledky kontrol NKÚ.....	15
4. Výzva NKÚ k zajištění efektivních výdajů na investice	20
Seznam zkratk.....	21
Prameny a literatura	21
Příloha	22

ÚVOD

Investiční politika státu, stejně jako investování či investiční činnost jsou slovní obraty často používané, ale pojmově ne zcela přesně vymezené. Předkládaná Zpráva se zabývá investiční politikou státu a vychází z kontrol zaměřených na dopravní infrastrukturu. Pro účely Zprávy se investováním rozumí pořízení, modernizace a rekonstrukce dlouhodobého hmotného majetku, kdy zdrojem financování jsou prostředky státního rozpočtu (dále také „SR“), státních fondů, fondy Evropské unie (dále také „EU“) a další veřejné finanční nástroje a mechanismy.

Problematika veřejného investování zasahuje do činnosti všech ministerstev a ústředních orgánů státní správy. Ty rozhodují o zacílení kapitálových výdajů nebo podpor do jim svěřených vládních politik a navrhnou k realizaci programy a projekty, jejichž financování je zajištěno z národních zdrojů, prostředků EU anebo kombinací těchto zdrojů. Veřejným investováním se rovněž zabývají územní samosprávné celky, financování zajišťují vlastními zdroji nebo za spoluúčasti státního rozpočtu a zahraničních zdrojů. Cílem veřejného investování je posílení hospodářského a sociálního rozvoje a konkurenceschopnosti země.

Součástí veřejného investování je zadávání veřejných zakázek jako způsob získání ekonomicky nejvýhodnější nabídky, tzv. hodnoty za peníze¹.

Požizování majetku v sobě zahrnuje činnosti, jako je plánování investic, předběžné a následné posouzení ekonomické efektivnosti investic, zajištění zdrojů financování, organizační příprava investiční výstavby, pořízení majetku a péče o něj. Tyto činnosti jsou ze strany Nejvyššího kontrolního úřadu (dále také „NKÚ“) ve vzájemných souvislostech podrobovány kontrole.

Cílem Zprávy je zhodnotit systém pořizování, modernizování a rekonstruování dlouhodobého hmotného majetku financovaného ze státních a evropských prostředků v České republice a poukázat na nedostatky tohoto systému zjištěné kontrolami NKÚ v letech 2020 až 2025, které byly zaměřeny na dopravní infrastrukturu. Zpráva má současně přispět k zajištění hospodárnosti a efektivnosti výdajů státu v této oblasti.

Nejvyšší kontrolní úřad se při výběru kontrolních akcí, jejichž výsledky jsou podkladem pro tuto Zprávu, zaměřil na kontroly, které upozorňují na důležité opakující se systémové nedostatky, které je třeba napravit.

Pro účely Zprávy byly použity výsledky 13 kontrolních akcí² ukončených v oblasti dopravy v letech 2020 až 2025. Pozornost je věnována dopravní infrastruktuře, do které stát investuje významné peněžní prostředky a na které do značné míry závisí hospodářský rozvoj a konkurenceschopnost České republiky.

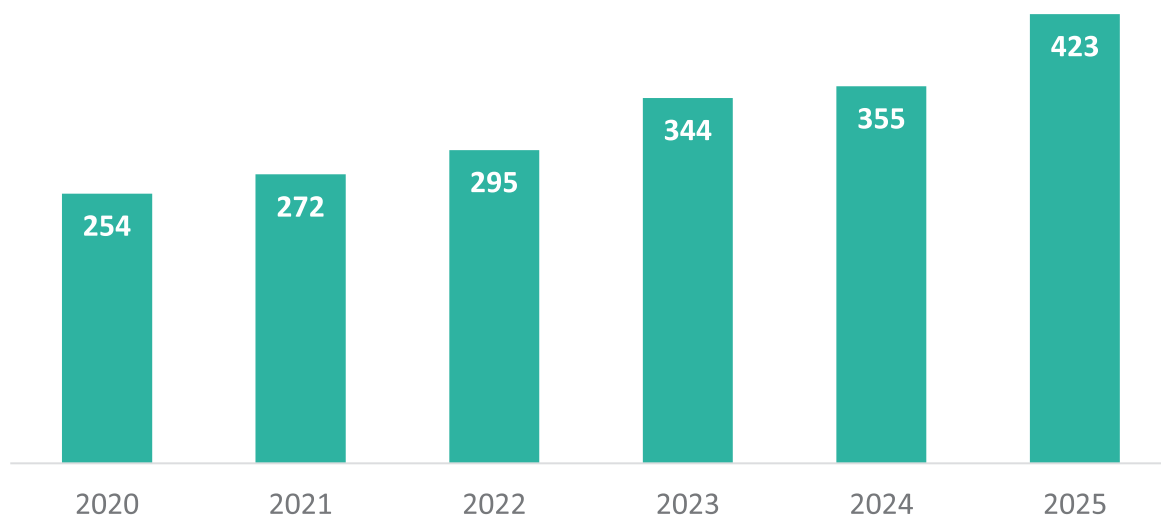
1 Poznatky a zjištění z kontrol zadávání veřejných zakázek jsou každoročně součástí výroční zprávy Ministerstva pro místní rozvoj o elektronizaci a stavu veřejných zakázek v kapitole *Informace o hlavních identifikovaných problémech z kontrol realizovaných NKÚ v oblasti veřejných zakázek*.

2 Přehled kontrolních akcí je přílohou této Zprávy.

1. TREND VÝDAJŮ STÁTU NA INVESTICE, JEJICH HOSPODÁRNOST, ÚČELNOST A EFEKTIVNOST

VÝVOJ VÝDAJŮ STÁTNÍHO ROZPOČTU A STÁTNÍCH FONDŮ NA INVESTICE MĚL V LETECH 2020–2025 JEDNOZNAČNĚ ROSTOUCÍ TENDENCI.

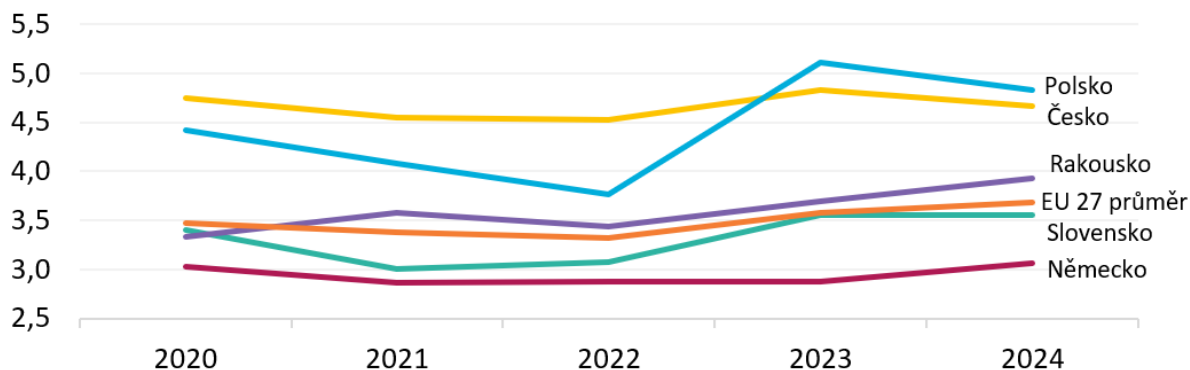
Graf č. 1: Vývoj výdajů SR³ a státních fondů na investice (v mld. Kč)



Zdroj: <https://www.mfcr.cz/cs/ministerstvo/informacni-systemy/iissp--monitor>; vlastní zpracování NKÚ.

CELKOVÉ VLÁDNÍ INVESTICE V ČESKU MAJÍ VÝZNAMNÝ PODÍL NA HDP A PŘEVYŠUJÍ PRŮMĚR EU.

Graf č. 2: Výše vládních investic podle jednotlivých zemí za období 2020 až 2024 (v % HDP)

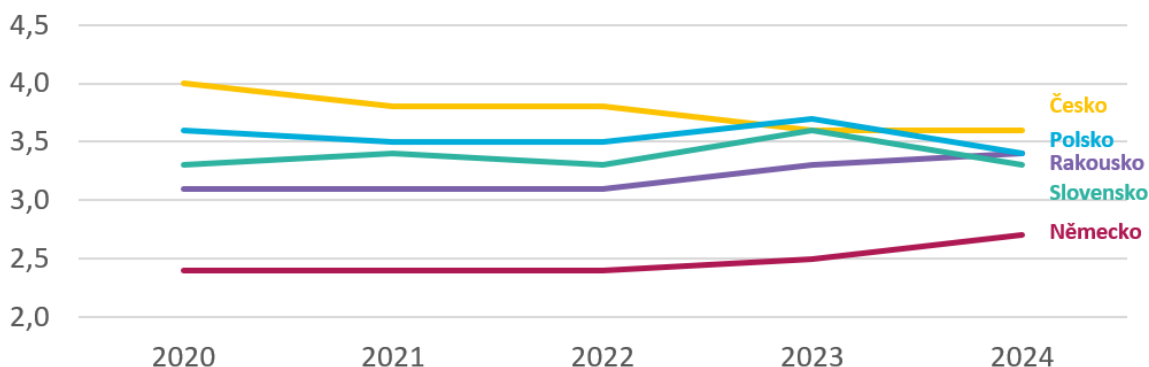


Zdroj: <https://ec.europa.eu/eurostat/databrowser/view/tec00132/default/table?lang=en>; vlastní zpracování NKÚ.

Pozn.: V době redakční uzávěrky této zprávy nebyla data za rok 2025 zveřejněna.

VÝDAJE NA DOPRAVU V ČR JSOU VYSOKÉ, V ŘADĚ PŘÍPADŮ NENÍ ZAJIŠTĚNA JEJICH HOSPODÁRNOST, ÚČELNOST A EFEKTIVNOST

Graf č. 3: Podíl vládních výdajů⁴ na dopravu na celkových vládních výdajích v období 2020 až 2024 (v % HDP)



Zdroj: https://ec.europa.eu/eurostat/databrowser/view/gov_10a_exp_custom_21191015/default/table; vlastní zpracování NKÚ.

Pozn. 1: Total General government expenditure for GF 0405 (Transport). Stav ke dni 27. 4. 2026.

Pozn. 2: Vládní výdaje na dopravu zahrnují investiční a neinvestiční výdaje.

Pozn. 3: V době redakční uzávěrky této zprávy nebyla data za rok 2025 zveřejněna.

4 Vládní výdaje zahrnují veškeré finanční prostředky, které vláda vynakládá na poskytování veřejných služeb (zdravotnictví, školství, obrana atd.) a plnění svých cílů (sociální politika, infrastruktura atd.).

VÝSTAVBA I ZPROVOZŇOVÁNÍ DÁLNIČNÍCH ÚSEKŮ ZRYCHLUJÍ.

V roce 2014 nebyl v ČR zprovozněn ani jeden kilometr dálnic, v roce 2018 čtyři kilometry dálnic. V letech 2020 až 2024 bylo zprovozněno 41 úseků dálnic o celkové délce více než 300 km.

Pro srovnání:

V roce 2002 měla ČR v porovnání s Polskem téměř stejně velkou dálniční síť. V Polsku se však za 20 let postavilo ročně průměrně 200 km dálnic a expresních silnic. Polská síť dálnic a expresních silnic se rozšířila z délky 519,5 km v roce 2002 o více než 4 500 km na 5 053,5 km⁵. V ČR přibýlo za stejné období jen 868 km, tempo výstavby bylo v Polsku pětkrát vyšší než v ČR.

Obrázek č. 1: Rozvoj sítě polských dálnic v období 2020–2025

Stav k 31. 12. 2020



Stav k 31. 12. 2025



Zdroj: OpenStreetMap, vlastní zpracování NKÚ.

Dálnice v ČR v roce 2025

Celková délka dálniční sítě v ČR k 31. 12. 2025 činila 1 543 km⁶.

Obrázek č. 2: Rozvoj sítě českých dálnic v období 2020–2025

Stav k 31. 12. 2020



Stav k 31. 12. 2025



Zdroj: OpenStreetMap, vlastní zpracování NKÚ.

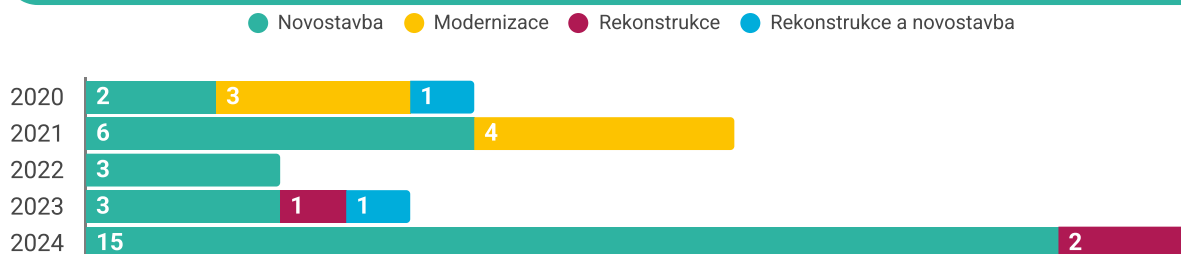
Obrázek č. 3: Úseky dálnic v České republice zprovozněné v letech 2020 až 2024



ÚSEKY DÁLNIC V ČESKÉ REPUBLICE ZPROVOZNĚNÉ V LETECH 2020–2024



POČET ZPROVOZNĚNÝCH ÚSEKŮ PODLE TYPU STAVBY



CELKOVÁ DÉLKA ZPROVOZNĚNÝCH ÚSEKŮ PODLE TYPU STAVBY



POČET STAVEBNÍCH OBJEKTŮ NA ZPROVOZNĚNÝCH ÚSECÍCH

STAVEBNÍ OBJEKTY	2020	2021	2022	2023	2024
Tunely	0	0	0	0	1
Mosty	64	108	40	19	178
Křižovatky	2	16	10	3	26
Stěnové konstrukce	38	47	35	14	94
Drážní objekty	0	0	8	1	22

Poznámky k výpočtům:

Podrobné informace k úsekům zprovozněným v letech 2020–2024 jsou interaktivně zobrazeny a zveřejněny na adrese <https://nku.gov.cz/scripts/detail.php?id=15188>.

V ČR podíl vládních investic na HDP převyšuje průměr EU. Zároveň je v ČR jeden z nejvyšších i podíl vládních výdajů na HDP vynaložených na dopravu. To má dle NKÚ řadu důvodů. Na jedné straně v posledních letech dochází zejména k rychlejšímu tempu výstavby dopravní infrastruktury, především z důvodu zlepšení legislativy pro liniové stavby. V letech 2020 až 2024 bylo v ČR postaveno a modernizováno více než 300 km dálnic. Na straně druhé však stojí cena, za kterou se v ČR tyto dálnice staví. Za jeden kilometr dálnice zprovozněný v roce 2020 stát zaplatil v průměru téměř 275 mil. Kč, v roce 2024 to bylo již 505 mil. Kč, tj. nárůst o téměř 84 %. Tento enormní nárůst ceny nelze přičítat pouze vysoké inflaci ani rozdílné technologické náročnosti staveb. V rozvoji dopravní infrastruktury v ČR je tak hlavním problémem neefektivní využití zdrojů. Hlavní příčiny tohoto stavu jsou na základě nedostatků zjištěných kontrolami NKÚ popsány na následujících stránkách.

Chybějící strategické řízení a rozhodování o prioritách a jejich financování

Rozvoj dopravní infrastruktury s sebou nese enormní nároky na rozpočet státu přesahující jeho možnosti. Již nyní je dopravní infrastruktura financována z úvěru od EIB ve výši min. 40 mld. Kč. Řešení nedostatku zdrojů pomocí PPP projektů představuje jen odsunutí platby do budoucna. Stát tak bude muset přijmout jednoznačná strategická rozhodnutí stanovující zdůvodněné priority k realizaci, posoudit reálné finanční možnosti a zvážit důsledky svých rozhodnutí, a to i z dlouhodobého hlediska.

Dlouhá příprava dopravních staveb snižuje hospodárnost

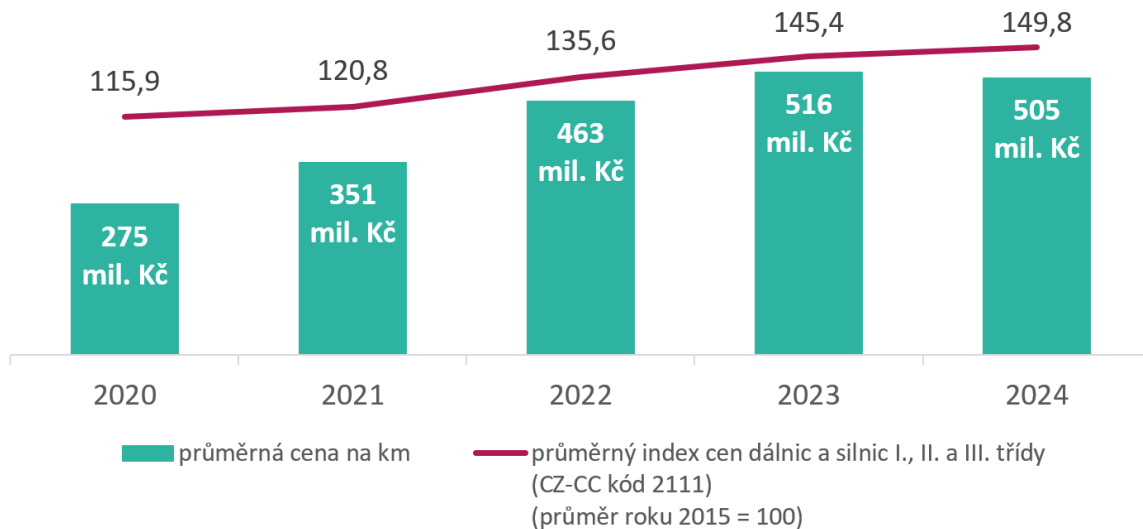
Důležitým aspektem pro odpovědný přístup k investicím je zajištění hospodárnosti výdajů, tzn. zajištění stanovených úkolů s co nejnižším vynaložením peněžních prostředků při dosažení požadované kvality. Negativní vliv na hospodárnost výdajů má nedostatečná, neúplná nebo příliš dlouhá přípravná fáze investičních projektů (mj. i z důvodu chybějící digitalizace stavebního řízení), s čímž je spojen růst cen v čase. NKÚ například v KA č. 22/08 zjistil zpoždění výstavby dálnice D35 z důvodu dlouhého majetkoprávního vypořádání a z důvodu neúplných podkladů předávaných Ředitelstvím silnic a dálnic pro územní řízení. Tím došlo k nárůstu nákladů z důvodu prodloužení přípravy staveb. Celková doba výstavby této dálnice přesáhne 50 let. Náklady v letech 2017 až 2023 oproti předpokladům MD vzrostly již o 7,6 mld. Kč, tj. 24 %.

Negativní dopady nevhodné přípravy staveb zaznamenal NKÚ také v KA č. 24/18. V období let 2010 až 2018 byly odpočívky vyřazeny z přípravy staveb dálnic a jejich výstavba tak přestala být součástí výstavby dálnic. To mělo za následek nevhodné vynaložení dalších peněžních prostředků na pozdější, dodatečnou přípravu, při které se Ředitelství silnic a dálnic (dále také „ŘSD“) navíc muselo potýkat s častými nesouhlasy obcí při dodatečném umístění odpočívek v územně plánovací dokumentaci.

Omezená konkurence při zadávání zakázek zvyšuje cenu staveb

Oddalování výstavby a nahromadění projektů k realizaci v určitém časovém úseku jsou příčiny vysoké rozestavěnosti, která vede k nedostatečné kapacitě ze strany stavebníků, přetíženosti trhu a tím i k růstu cen a výdajů státu. Hospodárnost výdajů je podmíněna zadáváním veřejných zakázek v souladu se zákonem, transparentně a se zajištěním dostatečné konkurence. NKÚ dlouhodobě a opakovaně uvádí, že v oblasti zadávání veřejných zakázek spatřuje značný prostor pro zlepšení hospodaření státu a optimalizaci jeho výdajů. Omezené konkurenční prostředí zjistil NKÚ mj. v kontrole č. 22/08 při výběru dodavatele záchranného archeologického průzkumu a souvisejících zemních prací. ŘSD nevyužilo možnost rozdělit zakázku na části, kdy by se mohl přihlásit větší počet potenciálních dodavatelů.

Graf č. 4: Vývoj průměrné ceny jednoho kilometru zprovozněných úseků dálnic a průměrného indexu cen dálnic a silnic I., II. a III. třídy v období 2020 až 2024



Zdroj: výroční zprávy SFDI (výroční zpráva za rok 2025 nebyla dosud zveřejněna); indexy cen stavebních děl podle klasifikace CZ-CC ČSÚ; vlastní zpracování NKÚ.

Neprokázání reálných potřeb a očekávaných přínosů modernizačních projektů

Neméně důležitým aspektem investičních výdajů musí být jejich účelnost a efektivnost, tj. dosažení cílů a přínosů v nejvyšší možné kvalitě a nejvyšší možné rozsahu ve srovnání s objemem vynaložených peněžních prostředků.

NKÚ dlouhodobě poukazuje na skutečnost, že státní orgány nevěnují dostatečnou pozornost předpřípravné fázi investic, tj. fázi, kdy rozhodují o nastavení cílů podpory, o prioritě a potřebnosti investic a o jejich finančních potřebách. Tato fáze investičního procesu má zásadní význam a měla by prověřit, zda je investiční záměr potřebný a zda peněžní prostředky budou vynaloženy účelně a efektivně, tj. zda se nebude realizovat něco nepotřebného, drahého a nekvalitního či málo využitelného (příp. nevyužitelného). V souvislosti s tím je zpochybnitelný smysl i výše výdajů na takové investiční projekty. Např. při kontrolní akci č. 25/09 NKÚ zpochybnil očekávané přínosy, které v souvislosti s výstavbou rychlých železničních spojení uvádějí studie proveditelnosti. NKÚ je považuje za neprokázané.

Stát také realizuje projekty, aniž by věděl, čeho chce docílit. NKÚ např. v KA č. 21/03 zjistil, že zájem o rekreační plavbu sice rostl, jak potvrzuje nárůst počtu osobních lodí a malých plavidel, ale bez stanovení konkrétních cílů a dopadů nelze vyhodnotit, nakolik k tomu přispěly zkontrolované státem financované projekty za více než 5 mld. Kč.

Nedostatečná údržba má vliv na nevyhovující stav dopravní infrastruktury

Podle výsledků KA č. 23/26 bylo v letech 2021–2023 v průměru 30 % pásokm⁷ silnic I. třídy v nevyhovujícím a havarijním stavu. Například na modernizované části dálnice D1 mezi Mirošovicemi a Kývalkou se nachází 164 dálničních mostů a 46 nadjezdů. Z toho devět mostů (5,5 %) a tři nadjezdy (6,7 %) zůstaly po modernizaci ve špatném nebo velmi špatném stavu.

Stav dopravní infrastruktury není také dostatečně zmapován, jsou prováděny nekvalitní opravy a stále chybí plně funkční systém hospodaření s vozovkou. NKÚ zjistil, že prohlídky stavu silnic a dálnic nejsou dostatečné a jejich stavebně technický stav není řádně zmapován. Systém hospodaření s vozovkou, který má optimalizovat plánování oprav a údržby pozemních komunikací, je zaváděn již více než 10 let a stále není plně využitelný. Existují případy dlouhodobě opakovaných provizorních oprav či oprav nekvalitně provedených. Dokumentace závad je neúplná a s rozpory, což představuje riziko komplikací v reklamačních řízeních. Dodavatelům je umožněno, aby opravovali vady nekvalitně a pozdě, což má negativní vliv na komfort jízdy.

Stát nedostatečně chrání silniční infrastrukturu a nedostatečně zajišťuje její bezpečnost, přetížené kamiony dál ničí české dálnice

V letech 2020 až 2024 se podle Ředitelství silnic a dálnic podařilo zprovoznit 301 kilometrů dálnic a silnic I. třídy za takřka 110 miliard korun. O tuto nově vybudovanou dopravní infrastrukturu se však stát musí starat, aby nedocházelo k jejímu ničení a aby byl zajištěn bezpečný provoz. Přestože jde o nákladné investice, z KA č. 24/11 zaměřené na systém kontrolního vážení vozidel vyplynulo, že stát nezavedl účinné nástroje, které by zajišťovaly bezpečnost a zmírňovaly škody způsobené přetíženou a narůstající nákladní dopravou. Systém kontrolního vážení tyto cíle nenaplnil. Na bezpečnosti provozu se negativně podepsal také nedostatečný rozvoj odpočívek, jak vyplynulo z KA č. 24/18. Závažnost problému podtrhuje i skutečnost, že stát za opravy dálnic a silnic I. třídy vynakládal v letech 2019 až 2023 v průměru 15 miliard korun ročně. Další škody na majetku, a především na zdraví občanů jsou však nevyčísitelné.

Riziko nesplnění mezinárodních závazků

Nedostatečná příprava projektů má dopad nejen na konečnou cenu, ale může také dojít k nedodržení mezinárodních závazků. Kvůli nedostatečné připravenosti projektů budování transevropské železniční sítě reálně hrozí, že ČR nedodrží termín dokončení do roku 2030, ke kterému se zavázala v rámci Evropské unie. V kontrolní akci č. 21/36 (zaměřené na 59 prioritních projektů rekonstrukce vybraných mimokoridorových tratí, které jsou klíčové pro splnění mezinárodních závazků) zjistil Nejvyšší kontrolní úřad například to, že došlo k téměř dvojnásobnému růstu předpokládaných nákladů, a to z 226 mld. Kč na 441 mld. Kč.

7 Pásokm je jednotka délky jízdních pásů dané komunikace, tzn. u směrově nerozdělené komunikace se jedná o jeden pás, u směrově rozdělených komunikací se jedná o dva pásy.

2. OPAKOVANÉ SNAHY STÁTU O VYTYČENÍ STRATEGICKÝCH SMĚRŮ INVESTIČNÍ POLITIKY ČR

VLÁDA ČR DLOUHODOBĚ ŘEŠÍ SMĚRY INVESTIČNÍ POLITIKY STÁTU, KTERÝMI SE POSTUPNĚ ZABÝVALO NĚKOLIK ZŘÍZENÝCH SUBJEKTŮ A ZPRACOVANÝCH KONCEPČNÍCH DOKUMENTŮ.

- **V roce 2012** se objevily snahy o regulaci investičního procesu v podobě nového **Úřadu pro veřejné investování**, který měl koncentrovat agendu investiční politiky do jednoho specializovaného místa s možností kontrolovat vše, co předchází vyhlášení zadávacího řízení a následuje po jeho ukončení. Navrhovaný úřad nebyl zřízen.
- **V roce 2014** ustavila vláda ČR svým usnesením ze dne 15. prosince 2014 č. 1062 **Radu vlády pro stavebnictví** jako stálý poradní orgán v oblasti stavebnictví. Rada měla poskytnout vládě podporu při přípravě a projednávání koncepčních, strategických i legislativních dokumentů týkajících se stavebnictví a investiční výstavby v ČR, jakož i ve vztahu k EU. Byla zrušena v lednu 2019 a nahrazena Radou vlády pro veřejné investování.
- **V roce 2019** publikoval Úřad vlády ČR **Národní investiční plán České republiky 2020–2050** (dále také „NIP“). Jeho cílem bylo představit jednotnou koncepci pro strategické a dlouhodobě udržitelné investiční záměry ČR, definovat pravidla veřejného financování a určit priority v oblasti strategického veřejného investování.
- **Naplnění NIP předpokládalo zřízení Rady vlády pro veřejné investování⁸ i zřízení orgánu státní expertizy investic⁹.** Rada vlády pro veřejné investování byla zřízena v lednu 2019 s cílem připravit doporučení vládě ke schvalování významných strategických projektů a vytvářet návrhy pravidel pro efektivní veřejné investování. Předpokládáno bylo též zřízení státní expertizy, která měla být zodpovědná za koordinaci přípravy projektů s cílem propojovat jednotlivé veřejné investory a komunikovat o jejich potřebách. Rada vlády pro veřejné investování však reálně nefungovala, zanikla v roce 2023 ustavením **vládního výboru pro strategické investice**. Státní expertiza investic nikdy nevznikla.
- **Dne 20. ledna 2020** přijala vláda ČR usnesení č. 54 **o tezích Hospodářské strategie České republiky 2020–2030¹⁰**. Hlavními tématy této hospodářské strategie byly zejména doprava, průmysl, stavebnictví, suroviny, energetika, výzkum, vývoj, digitalizace, zdraví, regiony a zemědělství. Jak je uvedeno v podkladovém materiálu¹¹ k tomuto usnesení: „Česká republika v předchozích letech přijala celou řadu strategií, souhrnný dokument realizující strategické směry hospodářské politiky však neexistuje. Hospodářská strategie ČR stávající strategie zásadně zredukuje, prováže, aktualizuje ve vazbě na priority země.“
- **V květnu 2021** schválila vláda ČR **Národní plán obnovy** (dále také „NPO“), který má zmírnit dopady pandemie covidu-19¹². Evropskou komisí byl NPO schválen v červenci 2021, Radou Evropské unie v září 2021.

NPO je souhrnem plánovaných reforem a investic, na jejichž realizaci bude ČR čerpat prostředky z evropského *Nástroje pro oživení a odolnost*. *Národní plán obnovy* obsahuje priority vlády ČR včetně finančních alokací.

8 Rada vlády pro veřejné investování byla ustavena usnesením vlády ze dne 21. 1. 2019 č. 61 (tímto usnesením byla zrušena Rada vlády pro stavebnictví). Jejím úkolem bylo koordinovat a posuzovat velké investiční akce. Členy jsou předseda vlády, který je zároveň i předsedou Rady, a ministři dotčených resortů – dopravy, financí, pro místní rozvoj a životního prostředí.

9 Státní expertiza investic měla být koncipována jako organizační útvar Ministerstva pro místní rozvoj a měla být zodpovědná za koordinaci přípravy projektů s cílem propojovat jednotlivé veřejné investory a jednat s nimi o jejich vzájemných potřebách. Měla rovněž vytvářet metodiky a standardy pro veřejné investování. Náplň činnosti státní expertizy investic měla být obdobná tomu, jak byla její činnost zakotvena ve vyhlášce č. 43/1990 Sb., o projektové přípravě staveb, zrušené v roce 1992.

10 Zrušeno usnesením vlády ČR ze dne 10. 10. 2024 č. 695.

11 Podkladový materiál čj. 1155/19 pro usnesení vlády ČR ze dne 20. 1. 2020 č. 54.

12 Usnesení vlády ČR ze dne 17. 5. 2021 č. 467.

- **Programové prohlášení vlády České republiky schválené v lednu 2022 a aktualizované v březnu 2023** stanovilo priority zaměřené na zodpovědné hospodaření a ekonomický růst, mj. na systém zpětné kontroly a hodnocení efektivity vynaložených výdajů a na komplexní revizi systému kontrol veřejných prostředků s důrazem na posílení prvků hospodárnosti, efektivity a účelnosti a na snižování administrativní zátěže na straně kontrolovaných osob. Dokument předpokládal schválení národní strategie veřejného zadávání v ČR¹³.

Jedním z cílů vlády v oblasti dopravy je stanovení plánu investic do dopravy na období 10 let včetně výhledu financování, zajištění stabilního rozpočtu Státního fondu dopravní infrastruktury a zintenzivnění kontrol efektivity vynaložených prostředků na dopravní stavby. Jednou z priorit bylo i zřízení specializovaného stavebního úřadu pro vyhrazené strategické a rozsáhlejší liniové stavby. Tímto orgánem je od 1. července 2023 Dopravní a energetický stavební úřad (DESÚ).

- Vláda ČR svým usnesením **ze dne 21. června 2023** č. 448 zřídila **vládní výbor pro strategické investice** jako poradní orgán vlády pro oblast strategických investic. Jeho úkolem je urychlit realizaci některých strategických projektů, které budou důležité pro českou ekonomiku v příštích letech.
- Vláda ČR svým usnesením **ze dne 6. prosince 2023** č. 934 zřídila **vládní výbor pro regionální politiku**, který má napomoci k odstraňování nerovností mezi regiony s tím, že při plánování strategických investic státu bude zohledňována úroveň rozvoje a potřeby regionů.
- V říjnu 2024 vláda schválila **hospodářskou strategii České republiky Česko do top 10**¹⁴ jako rámec pro vytváření příznivého konkurenceschopného a konkurenčního prostředí s cílem určit priority v průřezových oblastech a některých odvětvích se silnou rolí státu, např. zajištění nástrojů pro financování a přípravu strategických investic, stanovení investičních priorit a vytvoření investičního a finančního plánu ČR reflektujícího klíčové strategie a jejich dopady a uplatňování tzv. revize výdajů státu.
- **V únoru 2026** schválila vláda¹⁵ novou **hospodářskou strategii Česko: Země pro budoucnost 2.0**, která mj. stanoví cíle a prioritní opatření v oblasti dopravy, týkající se zejména klíčových infrastrukturálních projektů, např. dokončení páteřní dálniční a železniční sítě, dále zajištění robustní sítě dobíjecích a plnicích stanic pro alternativní pohony. Veřejné zadávání se bude orientovat na kvalitu pořizovaného plnění, tj. na využívání kvalitativních kritérií hodnocení nabídek.

I přes řadu vládních aktivit a zpracovaných dokumentů v oblasti investic selhává strategické řízení investiční politiky státu. Stále chybí ucelený střednědobý a dlouhodobý plán investičních priorit státu, pro které by byly včas a správně připraveny smysluplné projekty a zajištěny zdroje financování, a to i z dlouhodobého hlediska.

¹³ Národní strategie veřejného zadávání v ČR pro období let 2024 až 2028 byla schválena usnesením vlády ČR ze dne 21. 2. 2024 č. 117.

¹⁴ Usnesení vlády ČR ze dne 10. 10. 2024 č. 695, které mj. zrušilo usnesení vlády ČR ze dne 20. 1. 2020 č. 54.

¹⁵ Usnesení vlády ČR ze dne 16. 2. 2026 č. 96, o *Hospodářské strategii – Česko: Země pro budoucnost 2.0*, které mj. zrušilo usnesení vlády ze dne 10. 10. 2024 č. 695, kterým byla schválena předchozí hospodářská strategie *Česko do top 10*.

3. VÝSLEDKY KONTROL NKÚ

CELKEM 13 KONTROLNÍCH AKCÍ
v oblasti vodní, silniční, železniční
a kombinované dopravy

V RÁMCI 13 KONTROLNÍCH AKCÍ BYLO ZKONTROLOVÁNO CCA 148 MLD. KČ. OBJEM ZJIŠTĚNÝCH NEDOSTATKŮ ČINIL CCA 478 MIL. KČ.¹⁶

Plánování, příprava a výstavba dopravní infrastruktury je dlouhodobý proces. Kontroly NKÚ zaměřené na dopravní infrastrukturu dlouhodobě poukazují na nedostatky od přípravné fáze až po ukončení stavebních prací včetně pozdních reklamací a nekvalitních oprav. Administrativně náročné územní a stavební řízení, chyby v přípravě projektů, neúplné podklady a nedodržování harmonogramů dlouhodobě vedou ke zpoždování i prodražování výstavby silnic, dálnic a dalších dopravních staveb. Velmi dlouhá příprava staveb, která v některých případech trvala i desítky let, brání vyššímu tempu budování klíčové infrastruktury. Proto nebyly dokončeny významné dopravní stavby ani jejich napojení na důležitou evropskou dopravní síť.

Systém péče o silniční a dálniční mosty nefungoval. Ministerstvo dopravy a Ředitelství silnic a dálnic neměly dostatečný přehled o jejich stavu, tempo oprav bylo pomalé.

- V kontrole č. 19/10 – **Opravy a údržba silničních mostů** bylo zjištěno, že MD nedisponovalo analýzou, která by se zabývala stavem dálničních a silničních mostů a zajištěním řádné péče o ně. Jednotný systém evidence mostů obsahující aktuální, úplné a věrohodné informace o jejich stavu a závadách neexistoval. Údaje o mostech na silnicích II. a III. třídy zveřejňovalo ŘSD, aniž by byla zaručena úplnost a aktuálnost dat. ŘSD nevytvořilo ucelený systém plánování, sledování, vyhodnocování a kontroly údržby mostů s vazbou na jejich stav a závady zjišťované jejich prohlídkami. Kontrolou bylo zjištěno, že ve špatném až havarijním stavu bylo 10 % mostů na dálnicích a silnicích I. třídy a 23 % mostů na silnicích II. a III. třídy.

MD, SFDI a MMR investovaly peníze do cyklostezek, neměly ale přehled o jejich stavu, délce ani využití. Jejich výstavbu provázely výrazné rozdíly v cenách.

- V kontrole č. 20/11 – **Výstavba, údržba a opravy cyklistické infrastruktury** bylo zjištěno, že MD v *Národní strategii rozvoje cyklistické dopravy ČR pro léta 2013 až 2020* neuvedlo celkovou výši potřebných peněžních prostředků. MD, SFDI ani MMR jako poskytovatelé podpory neměly souhrnný přehled o stavu cyklistické infrastruktury ani o skutečném využití. Údaje o celkové délce vybudovaných nebo opravených cyklostezek a o jejich skutečném využití nebyly k dispozici, stejně tak MMR nesledovalo využití parkovacích domů pro kola. U kontrolovaných projektů převládala finančně náročná řešení a jednotkové ceny cyklostezek se výrazně lišily. NKÚ při kontrole 94 z 327 projektů podpořených z rozpočtu SFDI zjistil, že jejich finanční náročnost se pohybovala ve velmi širokém rozmezí od 746 Kč/m² do 12 718 Kč/m², resp. od 1 461 000 Kč/km do 31 215 000 Kč/km. Ceny devíti lávek financovaných z rozpočtu SFDI se pohybovaly od 22 435 Kč/m² do 85 134 Kč/m². Kontrolou bylo dále zjištěno, že průměrná cena cyklostezek financovaných z *Integrovaného regionálního operačního programu* byla o 20 % vyšší než při financování ze SFDI.

16

¹⁶ V částce není započítán objem systémových nedostatků, který nelze přesně vyčíslit.

Dlouhodobé neřešení závad a odkládání oprav ze strany ŘSD vedly k tomu, že některé mosty již nešlo opravit, bylo potřeba je nákladně rekonstruovat nebo odstranit.

- Evidence stavu mostů vedená ŘSD byla nevěrohodná (KA č. 19/10). 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 možné opravit a bylo potřeba je nákladně rekonstruovat, popř. strhnout a postavit nové.

Rekonstrukce vybraných železničních tratí, které prováděla Správa železnic, se významně zpožďovaly a také prodražovaly. Náklady na prioritní projekty vzrostly o 95 %.

- Výsledky kontroly č. 21/36 – **Peněžní prostředky státu a Evropské unie určené na rekonstrukci vybraných mimokoridorových železničních tratí** prokázaly, že rekonstrukce vybraných železničních tratí se významně zpožďovaly a také zdražovaly. Náklady na prioritní projekty vzrostly o 95 %. Příprava některých prioritních projektů nebyla realizována podle časových předpokladů (z 59 prioritních projektů měla být k 30. červnu 2021 dokončena nebo alespoň zahájena realizace 39 projektů, termín realizace byl však dodržen jen u devíti ukončených projektů, což je pouze 23 %). Zpožděním realizace prioritních projektů dochází k nárůstu nákladů projektů a v důsledku toho i ke vzniku rizika nezajištění dostatečných zdrojů na jejich krytí. Nedostatečná příprava projektů vedla i ke změnám rozsahu a koncepce staveb a nárůstu předpokládaných nákladů projektů. Ve dvou zjištěných případech nárůst předpokládaných nákladů činil 3 880 mil. Kč a 13 140 mil. Kč.
- Nedostatečná připravenost projektů byla zjištěna rovněž v kontrole č. 21/03. Ředitelství vodních cest předkládalo a MD schvalovalo nedostatečně připravené projekty na podporu rekreační plavby. Tyto projekty byly realizovány s velkým časovým odstupem a většinou s výrazně vyššími náklady oproti předpokládaným.

Výstavba 210 km dlouhé dálnice D35 se zpožďuje a prodražuje.

- Kontrolou č. 22/08 – **Peněžní prostředky státu a EU určené na výstavbu dálnice D35** bylo zjištěno zpoždění staveb z důvodu dlouhého majetkoprávního vypořádání a z důvodu neúplných podkladů předávaných Ředitelstvím silnic a dálnic pro územní řízení. Došlo k nárůstu nákladů z důvodu prodlužování přípravy staveb. Dokončení výstavby dálnice mezi Hradcem Králové a Olomoucí bylo neustále oddalováno, celková doba výstavby 210 km dlouhé dálnice tedy přesáhne 50 let. V době kontroly bylo zprovozněno jen 90 km z celkové plánované délky 210 km a dokončení výstavby v celé délce se předpokládá v roce 2030. Náklady v letech 2017 až 2023 oproti předpokladům MD vzrostly o 7,6 mld. Kč, tj. 24 %.

Třetina alokovaných evropských prostředků nebyla v důsledku špatné připravenosti projektů využita.

- Při kontrole č. 20/14 – **Podpora využívání veřejné hromadné dopravy ve městech v elektrické trakci z operačního programu Doprava 2014–2020** bylo zjištěno, že MD posunulo vyhlášení druhého kola výzev pro předkládání žádostí o podporu, neboť v prvním kole byla připravenost kvalitních projektů k okamžité realizaci nižší, než MD původně předpokládalo. Nepřipravenost projektů, včetně projektu výstavby metra D, měla dopad na nízké čerpání alokovaných prostředků. V říjnu 2020 bylo ukončeno jen 9 z 42 schválených projektů podpořených v rámci programového období 2014 až 2020. Z celkových 11 700 mil. Kč nebylo k říjnu 2020 proinvestováno 34 %, což představovalo téměř 4 mld. Kč.

21 let trvala Ministerstvu dopravy a Ředitelství silnic a dálnic příprava výstavby úseku dálnice D4. Její realizace formou partnerství veřejného a soukromého sektoru nemusí být pro stát tak výhodná, jak se předpokládalo.

- Kontrola č. 22/29 – **Peněžní prostředky státu určené na přípravu, výstavbu a provozování dálnice D4 formou partnerství veřejného a soukromého sektoru (PPP)** zjistila, že příprava vybraných úseků dálnice D4 trvala 21 let (z toho příprava PPP projektu posledních pět let) a při podpisu koncesionářské smlouvy s realizátorem projektu nebyla zcela dokončena. Nedostatečné podklady od zadavatele představují významné riziko pro stanovení výše výdajů na provoz, obnovu a údržbu dálnice, v důsledku čehož může být nesprávně vyhodnocena výhodnost PPP projektu.

Celý závazek vyplývající z projektu PPP představuje kvazimandatorní výdaj, který bude muset stát až do roku 2049 financovat. Poslanecká sněmovna Parlamentu ČR schválila „platbu za dostupnost“ ve výši 29,5 mld. Kč, nicméně při zohlednění inflace v letech 2020 až 2022 a predikce ČNB a Evropské centrální banky do roku 2049 bude platba státu za dostupnost o 4,2 mld. Kč vyšší a dosáhne cca 33,7 mld. Kč.

MD nedodrželo termíny (vyplývající z koncesionářské smlouvy) pro předání dílčích stavebních povolení u dvou úseků. Důsledkem bylo riziko zpoždění výstavby a riziko finančních kompenzací, které mohl realizátor po státu požadovat.

Modernizaci dálnice D1 za 28 mld. Kč ŘSD po 10 letech nedokončilo, bezpečnost provozu ohrožovaly mosty a nadjezdy ve špatném či havarijním stavu, jízdní komfort byl snížen nekvalitními opravami vozovky.

- Kontrola č. 21/37 – **Peněžní prostředky státu a Evropské unie určené na modernizaci dálnice D1** ukázala, že modernizace 20 úseků dálnice D1 trvala deset let a stála 28 mld. Kč. ŘSD, MD ani SFDI nedisponovaly souhrnným časovým a finančním plánem všech projektů potřebných pro její dokončení. Na opravených úsecích zůstávaly mosty i nadjezdy ve stavu ohrožujícím bezpečnost dopravy. NKÚ rovněž upozornil na nekvalitní odstraňování závad opravovaných úseků. Přestože opravenou vozovku navíc stále poškozují přetížené kamiony, MD žádná účinná opatření k řešení této situace nepřijalo. MD se kvalitou modernizace ani počty a příčinami závad na modernizovaných úsecích dálnice nezabývalo.

Opravy a údržba silnic I. třídy stály 62,5 mld. Kč. Přesto třetina z nich je v nevyhovujícím či havarijním stavu. Svůj podíl na tom má i nefunkční systém kontrolního vážení. České dálnice nadále ničí přetížené kamiony.

- Kontrola č. 23/26 – **Peněžní prostředky státu určené na opravy a údržbu silnic I. třídy** zjistila, že téměř jedna třetina délky silnic I. třídy, které jsou určeny zejména pro dálkovou a mezistátní dopravu, byla u nás v letech 2021 až 2023 v nevyhovujícím a havarijním stavu. A to i přes tu skutečnost, že ŘSD dostalo v letech 2018 až 2023 na opravy a údržbu silnic I. třídy o 6,9 mld. Kč více.
- Nefunkčnost systému kontrolního vážení prokázala kontrola č. 24/11 – **Peněžní prostředky určené na kontrolní vážení vozidel na dálnicích a silnicích I. třídy a příjmy Státního fondu dopravní infrastruktury z pokut uložených v souvislosti s kontrolním vážením vozidel.** Vysokorychlostní váhy často nefungovaly, velké množství vážných přestupků se ŘSD vůbec nepodařilo předat příslušným obcím k dalšímu řešení a skutečné postihy končily na úrovni jednotek procent. I kvůli přetrvávajícím jízdám přetížených kamionů pak stát v letech 2019 až 2023 vynaložil na opravy a údržbu dálnic a silnic I. třídy více než 73 mld. Kč.

Odkládání staveb způsobovala rovněž nedostatečná koordinace mezi odpovědnými ministerstvy.

- V oblasti rekreační plavby (kontrola č. 21/03) bylo zjištěno, že MD schvalovalo nedostatečně připravené projekty s nevhodnými hodnoceními jejich efektivnosti. Nárůst nákladů byl kompenzován nepodloženými nárůsty očekávaných přínosů, aby projekty zůstaly efektivní. Odpovědnost za přípravu a realizaci typově stejných projektů byla rozdělena mezi Ředitelství vodních cest a správce vodní cesty v působnosti dvou různých resortů (ŘVC spadá pod MD, podniky spravující vodní cesty spadají pod MZe). Důsledkem nedostatečné koordinace a nevyřešených sporů o majetek a pozemky mezi těmito organizacemi bylo odkládání staveb a nevypořádání projektů i několik let po jejich dokončení.

Státní organizace jako poskytovatelé podpory nestanovily konkrétní cíle a očekávané přínosy podpory investic ani způsob jejich hodnocení, někdy byly přínosy nízké nebo neprokázané.

- V kontrole č. 20/11 NKÚ poukázal na to, že MD jako hlavní garant Cyklostrategie 2013 stanovilo její cíle pouze obecně, nevedlo priority, předpokládanou výši potřebných finančních prostředků, měřitelné očekávané přínosy ani způsob průkazného hodnocení jejich plnění.

Pro rozvoj rekreační plavby chyběl Ministerstvu dopravy jasný směr.

- MD v oblasti rozvoje rekreační plavby a osobní lodní dopravy (KA č. 21/03) nestanovilo žádné konkrétní měřitelné cíle. Zájem o rekreační plavbu sice rostl, nebylo ale zřejmé, nakolik k tomu přispěly konkrétní realizované projekty ani zda byly upřednostněny projekty přinášející pro rekreační plavbu největší užitek.

U třetiny peněz na podporu městské hromadné dopravy hrozilo riziko, že nebudou vyčerpány. Co zlepšila již vyplacená podpora, nebylo možné říci.

- Kontrolou č. 20/14 bylo zjištěno, že MD nestanovilo jednoznačné a smysluplné ukazatele, podle kterých by bylo možné vyhodnotit, zda vlivem podpory došlo ke zvýšení využívání veřejné hromadné dopravy na úkor automobilové, zda se snížily emise škodlivých látek a zda byly zkvalitněny a zrychleny spoje. Stanovené ukazatele jako celková délka nových nebo modernizovaných tratí, počet zařízení obslužné a napájecí soustavy či počet cestujících v elektrické trakci nemohou sloužit k hodnocení plnění cílů a očekávaných přínosů podpory.

Vliv podpory kombinované dopravy byl minimální, měla vést k posílení přepravy zboží po železnici nebo vodní cestou. Místo toho roste silniční nákladní doprava.

- Kontrola č. 23/13 – *Peněžní prostředky státu a Evropské unie určené na rozvoj nákladní kombinované dopravy* ukázala, že vliv podpory na rozvoj kombinované dopravy byl minimální. MD nezajistilo odstranění překážek bránících rozvoji nákladní kombinované dopravy. Celkový přepravený objem v kombinované dopravě v ČR klesá, železniční nákladní doprava stagnuje, vodní nákladní doprava prakticky neexistuje, ale naopak roste silniční nákladní doprava. Podle výpočtu NKÚ došlo v ČR v roce 2023 oproti roku 2015 k téměř 30% nárůstu kilometrů ujetých nákladními vozidly nad 12 tun.

Efektivita výstavby rychlých železničních spojení není plně prokázána.

- NKÚ identifikoval rizika zpochybňující efektivnost výstavby rychlodrah i dosažení deklarovaných přínosů tohoto typu dopravy. Kontrola č. 25/09 – **Peněžní prostředky určené na přípravu výstavby rychlých železničních spojení** ukázala na neprůkaznost přínosů, jako je rozvoj regionů, úspora nákladů dopravců a nákladů na silniční infrastrukturu či úspora času osobní a nákladní přepravy. Podle finančních analýz je výstavba výrazně pod hranicí efektivnosti, naopak podle ekonomických vychází jako efektivní, když obrovské náklady na výstavbu jsou převýšeny množstvím obtížně dosažitelných společenských přínosů.

Odpovědné orgány v některých případech neprováděly kontroly nebo je prováděly chybně.

- V oblasti oprav a údržby mostů (kontrola č. 19/10) neprovádělo MD kontrolu zaměřenou na odbornou úroveň a kvalitu výstupů z prohlídek mostů. MD v kontrolovaném období 2014 až 2019 neprovádělo vrchní státní dozor, kontrolní prohlídky mostů ani jinou kontrolní činnost zaměřenou na plnění povinností, které jsou právními předpisy a technickými normami uloženy vlastníkům, resp. správcům mostů.

4. VÝZVA NKÚ K ZAJIŠTĚNÍ EFEKTIVNÍCH VÝDAJŮ NA INVESTICE

MOTTO: OD UTRÁCENÍ K ODPOVĚDNÉMU INVESTOVÁNÍ

Na základě kontrolních zjištění NKÚ konstatuje, že **stát dlouhodobě selhává v řízení veřejných investic**. Rozhodování o investicích je roztříštěné, nekoordinované a často odtržené od reálných potřeb, finančních možností i měřitelných přínosů. **Takový stav vede k plýtvání veřejnými prostředky, prodražování projektů a ztrátě důvěry veřejnosti**. Odpovědné orgány nemohou setrvávat v současné praxi. Musí bezodkladně přijmout dále uvedená systémová opatření.

1. Konec nahodilých investic – stát musí řídit

Odpovědné orgány musí:

- okamžitě ukončit rozhodování o veřejných investicích bez jasného strategického rámce. Stát musí mít závazný, dlouhodobý a realistický plán investičních priorit, který skutečně řídí výběr projektů, a to ne pouze formálně;
- přestat schvalovat projekty bez prokázané potřeby a přínosu. Investovat lze do projektů, u nichž je doloženo, že řeší skutečný problém a přináší veřejnou hodnotu;
- stanovit úplné a pravdivé náklady projektů včetně dlouhodobých dopadů na veřejné rozpočty a nepřenášet rizika na budoucí generace;
- zajistit reálné zdroje financování před zahájením projektů, nikoliv až dodatečně formou rozpočtových opatření a dodatečných rozhodnutí;
- omezit plošné dotace a systematicky využívat finanční nástroje, které nutí příjemce k odpovědnému hospodaření.

2. Investice musí sloužit státu a občanům – ne statistikám a politickým sloganům

Odpovědné orgány musí:

- striktně odmítat investice, které nepřinášejí prokazatelný přínos pro hospodářský rozvoj a kvalitu života občanů;
- stanovit jasné, měřitelné a kontrolovatelné cíle pro každý investiční projekt a podmínit veřejnou podporu jejich skutečným naplněním, nikoliv pouhým vyčerpáním prostředků;
- zastavit nadměrnou byrokracii, která prodražuje projekty a odčerpává zdroje bez přidané hodnoty;
- nepovažovat vysoký objem rozestavěných projektů za úspěch sám o sobě – přetížený trh znamená horší dostupnost kapacit, nižší kvalitu a vyšší ceny.

3. Veřejné zakázky se musí otevřít konkurenci – bez výjimek a skrytých bariér

Odpovědné orgány musí:

- zaručit skutečné soutěžní prostředí při zadávání zakázek, zejména v dopravní infrastruktuře, a odstranit technické a smluvní podmínky, které účelově omezují okruh uchazečů;
- zamezit zakázkám „šitým na míru“ jednotlivým dodavatelům, které deformují trh a zvyšují cenu veřejných investic;
- důsledně kontrolovat kvalitu plnění a bez výjimky vymáhat sankce za nedodržení smluvních podmínek.

4. Příprava dopravních staveb nesmí být brzdou rozvoje

Odpovědné orgány musí:

- radikálně zjednodušit a zrychlit stavební řízení, které dnes představuje jednu z největších překážek realizace investic;
- zvýšit kvalitu projektové přípravy, aby se stát vyhnul opakovaným změnám, navyšování cen a prodlužování realizace;
- upřednostňovat projekty podle reálných kapacit státu, nikoliv podle politických očekávání;
- zrychlit majetkoprávní vypořádání, bez jehož řešení nelze o „zrychlení výstavby“ věrohodně hovořit.

5. Kdo nechrání existující infrastrukturu, plýtvá veřejnými investicemi

Odpovědné orgány musí:

- zajistit systematické a pravidelné hodnocení stavu dopravní infrastruktury, nikoliv reagovat až na havarijní stav;
- směřovat údržbu cíleně a účelně, aby prodlužovala životnost infrastruktury a snižovala budoucí investiční potřeby;
- skoncovat s neefektivními opravami, které neřeší příčinu problému;
- zajistit účinnou ochranu infrastruktury před přetíženými vozidly, včetně důsledné kontroly a sankcí;
- posílit bezpečnost dopravy, zejména vybudováním dostatečných odpočíváků a zamezením porušování pravidel silničního provozu.

SEZNAM ZKRATEK

Cyklostrategie 2013	<i>Národní strategie rozvoje cyklistické dopravy České republiky pro léta 2013 až 2020</i>
ČNB	Česká národní banka
ČR	Česká republika
ČSÚ	Český statistický úřad
DESÚ	Dopravní a energetický stavební úřad
EIB	Evropská investiční banka
EU	Evropská unie
GDDKiA	Generální ředitelství státních silnic a dálnic Polské republiky (Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad)
HDP	hrubý domácí produkt
KA	kontrolní akce
MD	Ministerstvo dopravy
MMR	Ministerstvo pro místní rozvoj
MÚK	mimoúrovňová křižovatka
MZe	Ministerstvo zemědělství
NIP	<i>Národní investiční plán České republiky 2020–2050</i>
NKÚ	Nejvyšší kontrolní úřad
NPO	<i>Národní plán obnovy</i>
PPP	partnerství veřejného a soukromého sektoru (z anglického <i>Public Private Partnership</i>)
ŘSD	Ředitelství silnic a dálnic s. p.
ŘVC	Ředitelství vodních cest ČR, s. p.
SFDI	Státní fond dopravní infrastruktury
SR	státní rozpočet
SŽ	Správa železnic, státní organizace
Zpráva	<i>Investiční politika státu z pohledu kontrol zaměřených na dopravní infrastrukturu – souhrnná zpráva za období let 2020 až 2025</i>

PRAMENY A LITERATURA

- www.nku.gov.cz
- www.mfcr.gov.cz
- www.mmr.gov.cz
- www.vlada.gov.cz
- www.sfdi.gov.cz
- <https://ec.europa.eu/eurostat>
- propagační publikace GDDKiA pro XXVII. světový silniční kongres PIARC (září 2023)
- <https://www.gov.pl/web/gddkia>
- OpenStreetMap

PŘÍLOHA

Přehled využitých kontrolních akcí NKÚ ukončených v letech 2020 až 2025

Číslo KA	Předmět kontrolní akce	Cíl kontrolní akce
19/10	Opravy a údržba silničních mostů	Provéřit, zda jsou peněžní prostředky určené na opravy a údržbu mostů dostatečné k udržení jejich vyhovujícího stavu a jsou vynakládány efektivně, účelně a hospodárně.
20/11	Výstavba, údržba a opravy cyklistické infrastruktury	Provéřit plnění záměrů <i>Národní strategie rozvoje cyklistické dopravy České republiky pro léta 2013–2020</i> a hospodárnost, účelnost a efektivnost peněžních prostředků vynakládaných na výstavbu, údržbu a opravy cyklistické infrastruktury.
20/14	Podpora využívání veřejné hromadné dopravy ve městech v elektrické trakci z operačního programu <i>Doprava 2014–2020</i>	Provéřit, zda jsou peněžní prostředky v rámci podpory veřejné hromadné dopravy ve městech v elektrické trakci z operačního programu <i>Doprava 2014–2020</i> poskytovány a čerpány efektivně, účelně a hospodárně.
21/03	Peněžní prostředky státu a Evropské unie určené na podporu rekreační plavby	Provéřit, zda jsou peněžní prostředky státu a Evropské unie určené na podporu rekreační plavby poskytovány a čerpány v souladu s právními předpisy účelně, hospodárně a efektivně.
21/36	Peněžní prostředky státu a Evropské unie určené na rekonstrukci vybraných mimokoridorových železničních tratí	Provéřit, zda jsou peněžní prostředky určené na rekonstrukci vybraných mimokoridorových železničních tratí vynakládány účelně, hospodárně, efektivně a v souladu s právními předpisy.
21/37	Peněžní prostředky státu a Evropské unie určené na modernizaci dálnice D1	Provéřit, zda peněžní prostředky určené na modernizaci dálnice D1 byly vynaloženy účelně, hospodárně, efektivně a v souladu s právními předpisy, a to s ohledem na zajištění kvality modernizace dálnice.
22/08	Peněžní prostředky státu a Evropské unie určené na výstavbu dálnice D35	Provéřit, zda byly peněžní prostředky státu a Evropské unie určené na přípravu a výstavbu dálnice D35 vynakládány účelně, hospodárně a v souladu s právními předpisy.
22/29	Peněžní prostředky státu určené na přípravu, výstavbu a provozování dálnice D4 formou partnerství veřejného a soukromého sektoru (PPP)	Provéřit, zda byly peněžní prostředky určené na přípravu, výstavbu a provozování dálnice D4 formou projektu PPP vynaloženy účelně, hospodárně, efektivně a v souladu s právními předpisy.
23/13	Peněžní prostředky státu a Evropské unie určené na rozvoj nákladní kombinované dopravy	Provéřit, zda peněžní prostředky státu a Evropské unie určené na rozvoj nákladní kombinované dopravy jsou vynakládány účelně, hospodárně a v souladu s právními předpisy.
23/26	Peněžní prostředky státu určené na opravy a údržbu silnic I. třídy	Provéřit, zda byly peněžní prostředky státu určené na opravy a údržbu silnic I. třídy vynakládány účelně, hospodárně a v souladu s právními předpisy.
24/11	Peněžní prostředky určené na kontrolní vážení vozidel na dálnicích a silnicích I. třídy a příjmy Státního fondu dopravní infrastruktury z pokut uložených v souvislosti s kontrolním vážením vozidel	Provéřit, zda peněžní prostředky určené na kontrolní vážení vozidel na dálnicích a silnicích I. třídy byly vynaloženy účelně, hospodárně, efektivně a v souladu s právními předpisy, a prověřit příjmy Státního fondu dopravní infrastruktury z pokut uložených v souvislosti s kontrolním vážením vozidel.
24/18	Peněžní prostředky určené na rozvoj a provoz odpočívák na dálnicích a příjmy Ředitelství silnic a dálnic s. p. z pronájmu odpočívák	Provéřit, zda peněžní prostředky určené na rozvoj a provoz odpočívák na dálnicích jsou vynakládány účelně, hospodárně a v souladu s právními předpisy, a prověřit příjmy Ředitelství silnic a dálnic s. p. z pronájmu odpočívák.
25/09	Peněžní prostředky určené na přípravu výstavby rychlých železničních spojení	Provéřit, zda peněžní prostředky na přípravu výstavby rychlých železničních spojení v ČR byly vynakládány účelně, hospodárně a v souladu s právními předpisy, zda je výstavba rychlých železničních spojení v ČR připravena tak, aby byla zajištěna jejich efektivní a účelná realizace, a zda jsou vytvořeny věcné podmínky pro jejich výstavbu.



Vydal NKÚ
Červen 2026