

**02/13****Programy výstavby a obnovy pozemních komunikací**

Kontrolní akce byla zařazena do plánu kontrolní činnosti Nejvyššího kontrolního úřadu na rok 2002 pod číslem 02/13. Kontrolní akci řídil a kontrolní závěr vypracoval člen NKÚ Ing. Jiří Adámek.

Cílem kontroly bylo prověřit hospodaření s finančními prostředky vynakládanými na programy výstavby a obnovy pozemních komunikací.

Kontrolováno bylo období od roku 2000 do doby ukončení kontroly. V případě věcných souvislostí i předchozí období.

Kontrolu provedly od 28. 10. 2002 do 18. 4. 2003 skupiny kontrolujících NKÚ z odboru dopravy, průmyslu a hospodářství, analýz, jižní Čechy, severozápadní Čechy, západní Čechy, severní Morava a střední Morava.

Kontrolovanými osobami byly:

- Ministerstvo dopravy (dále jen „MD“)  
(do 31. 12. 2002 Ministerstvo dopravy a spojů);
- Státní fond dopravní infrastruktury (dále jen „SFDI“);
- Ředitelství silnic a dálnic ČR (dále jen „ŘSD“) a v jeho rámci byly kontrolovány generální ředitelství, správy České Budějovice, Chomutov, Ostrava, Plzeň, Praha, Zlín a závod Praha.

Námítky proti kontrolnímu protokolu, které podaly MD, SFDI a ŘSD – generální ředitelství, správy České Budějovice, Praha, Plzeň a závod Praha, byly vypořádány vedoucími skupin kontrolujících rozhodnutími o námítkách. Proti rozhodnutím o námítkách podalo ŘSD – generální ředitelství a závod Praha odvolání. O odvoláních rozhodlo Kolegium NKÚ usneseními č. 5/VIII/2003 ze dne 2. 6. 2003 a č. 4/X/2003 ze dne 16. 6. 2003.

Kolegium NKÚ na svém XII. zasedání, konaném dne 14. července 2003, schválilo usnesením č. 7/XII/2003 kontrolní závěr v tomto znění:

**I. Úvod**

Kontrolní akce byla zaměřena na devět programů a dva podprogramy týkající se výstavby a obnovy silnic I. třídy a dálnic (dále jen „programy“). Realizace programů byla zahájena v roce 1993. Termíny ukončení MD blíže nespecifikovalo. Předpokládané realizační termíny akcí zařazených do příslušných programů jsou, až na malé výjimky, do roku 2010. Finanční prostředky na programy a krytí příslušnými zdroji ukazují tabulky č. 1 a č. 2.

**Tabulka č. 1 – Finanční prostředky na programy**

(v mil. Kč)

Ukazatel	Čerpání od zahájení do 31. 12. 1999	Čerpání v letech 2000 – 2002	Rozpočet na rok 2003	Plánované prostředky celkem <sup>*)</sup>
Finanční potřeba celkem	43 034	21 717	23 765	408 531
z toho:				
– investiční	42 965	21 361	23 604	405 251
– neinvestiční	69	356	161	3 280

Tabulka č. 2 – Zdroje finančních prostředků na programy

(v mil. Kč)

Ukazatel	Čerpání od zahájení do 31. 12. 1999	Čerpání v letech 2000 – 2002	Rozpočet na rok 2003	Plánované prostředky celkem <sup>*)</sup>
Úvěry se státní zárukou	9 386	6 850	10 227	57 447
z toho:				
– investiční	9 386	6 712	10 227	57 233
– neinvestiční	–	138	–	214
Státní rozpočet	33 447	2 017	–	35 464
z toho:				
– investiční	33 378	1 985	–	35 363
– neinvestiční	69	32	–	101
SFDI	–	12 480	10 007	259 807
z toho:				
– investiční	–	12 293	9 846	256 842
– neinvestiční	–	187	161	2 965
Prostředky z fondů EU	160	200	1 576	8 366
z toho:				
– investiční	160	200	1 576	8 366
– neinvestiční	–	–	–	–
Ostatní zdroje	41	170	1 955	47 447
z toho:				
– investiční	41	170	1 955	47 447
– neinvestiční	–	–	–	–

<sup>\*)</sup> Poznámka: Zdroj Informační systém financování reprodukce majetku (dále jen „ISPROFIN“).

Správcem programů bylo MD. Příjemcem finančních prostředků bylo ŘSD (příspěvková organizace zřízená MD). Realizaci konkrétních akcí programů zabezpečovaly v případě silnic správa ŘSD a v případě dálnic závody ŘSD. Prostředky státního rozpočtu byly od druhé poloviny roku 2000 nahrazeny prostředky SFDI. Podle § 3 odst. 1 zákona č. 104/2000 Sb., o Státním fondu dopravní infrastruktury a o změně zákona č. 171/1991 Sb., o působnosti orgánů České republiky ve věcech převodů majetku státu na jiné osoby a o Fondu národního majetku České republiky, ve znění pozdějších předpisů, poskytuje SFDI finanční prostředky na základě smluv uzavřených podle obchodního zákoníku a je odpovědný za jejich efektivní využití. Hospodaří s majetkem ve vlastnictví státu.

Kontrolní akcí bylo především ověřováno, zda systém řízení vytváří předpoklady pro dosažení optimální efektivnosti využití finančních prostředků vynaložených na realizaci programů, a dále hospodárnost a účelnost čerpání finančních prostředků na realizaci konkrétních akcí programů.

## II. Zjištění v systému řízení realizace programů

Na MD byla posuzována zejména účelnost stanovení a zabezpečování věcných cílů programů a jejich technicko-ekonomických a časových parametrů. Na SFDI systém finančního zabezpečování realizace akcí programů a na ŘSD především zabezpečování přípravy a vlastní realizace akcí. U všech kontrolovaných osob bylo ověřováno i zabezpečování optimální efektivnosti realizace a dodržování věcných cílů a schválených parametrů programů výběrem akcí k realizaci v příslušných letech.

- 1. MD nestanovilo kvantifikovatelné cíle programů tak, aby byly odpovídajícím předpokladem pro zabezpečení hospodárné a účelné realizace programů a byly objektivním nástrojem pro stanovení bilance finančních potřeb.**

a) Cíle programů, včetně rozhodujících parametrů, byly stanoveny nekonkrétně. Například jako cíle byly stanoveny „obnova a zlepšení stavu stávajících silnic I. třídy a silnic pro motorová vozidla, včetně jejich mostů“, „zabezpečení výstavby obchvatů měst a obcí“ nebo „výstavba nových silnic I. třídy“.

MD pro stanovení cílů neprovedlo příslušné společensko-ekonomické analýzy nákladů a výnosů z realizace programů. Zdůvodnění cílů bylo zaměřeno pouze na technicko-provozní oblast. Nebyla určena ani hodnotící kritéria pro posouzení jejich plnění.

Například v technicko-ekonomickém zdůvodnění cílů bylo obecně uvedeno, že stav silnic I. třídy neodpovídá potřebám vyplývajícím z prudkého rozvoje silniční dopravy v ČR; výstavbou rychlostní silnice se podstatně zkrátí doba jízdy alepší se bezpečnost a plynulost provozu a tak se dosáhne výrazných úspor provozních nákladů. Nebyly však stanoveny délky nových silnic, konkrétní zkrácení jízdových dob a úspory provozních nákladů, kterých má být realizací dosaženo, a další hodnotící kritéria.

Z uvedených důvodů nelze objektivně vyhodnotit plnění předpokládaných účinků realizace programů na pozemní komunikace ve vazbě na vynaložené finanční prostředky.

b) MD nezpracovalo ucelenou náplň jednotlivých programů, která by mj. vymezovala věcné, časové a finanční podmínky realizace, a byla tak objektivním podkladem pro stanovení jejich finančních potřeb.

MD přitom finanční potřebu programů v průběhu realizace měnilo. V roce 2000 předpokládalo celkovou potřebu na programy ve výši 335 mld. Kč, v roce 2001 ji snížilo na 333 mld. Kč, v roce 2002 ji zvýšilo na 402 mld. Kč a v roce 2003 na 409 mld. Kč.

c) Realizace programů byla v roce 2002 podle časového harmonogramu realizace akcí přibližně v polovině, přitom vyčerpáno bylo pouze 16 % předpokládaných finančních prostředků, jak je zřejmé z tabulky č. 1. Toto odsouvání realizace do budoucích let ukazuje, že finanční potřeba programů nebyla stanovena reálně ve vazbě na zdroje financování.

Podle koncepčních materiálů MD mělo být v roce 2002 v provozu například 563 km rychlostních komunikací a 717 km dálnic. Ve skutečnosti to bylo 307 km rychlostních komunikací, tj. 55 % předpokladu, a 518 km dálnic, tj. 72 % předpokladu. Jednou z příčin neplnění záměrů byla neujasněnost priorit realizace akcí z hlediska disponibilních finančních zdrojů.

Například realizační termíny akcí na dálnici D3 Praha – Tábor – České Budějovice – hranice ČR/Rakousko byly posunuty z důvodu jejího vyřazení z programu výstavby dálnic v roce 1997. K realizaci byla schválena opět v roce 1999.

Realizace akce „R35 Hradec Králové (Sedlice) – Opatovice“ byla posunuta o 6 let z důvodu koordinace s akcí „D11 Chýšť – Hradec Králové“, která má být ukončena v roce 2007.

## **2. Výběr akcí do programů nebyl dostatečně cílený a systematický. Nebyla tak zabezpečována optimální efektivnost realizace programů. V řadě případů výběr nevycházel z odpovídajících podkladů vymezujících věcné, finanční a časové podmínky realizace.**

a) Výběr akcí nevycházel z potřeb a priorit programů, které by měly být výchozím základem pro realizaci koncepčních záměrů MD v oblasti dopravní infrastruktury, ve vazbě na disponibilní zdroje finančních prostředků. Byl uplatňován opačný postup, kdy se nejprve rozhodovalo o realizaci příslušných akcí a teprve následně byly akce zařazovány do konkrétních programů.

Investiční záměry, které mají být základním podkladem pro rozhodování o realizaci akce v rámci příslušného programu, nebyly mnohdy vůbec zpracovány. Z 215 akcí zahajovaných nebo ukončovaných po roce 1999 nevyžadovalo MD u 38 akcí, tj. u 18 % akcí, o investiční

potřebě 17 mld. Kč, zpracování investičních záměrů. Ty byly v řadě případů zpracovány formálně, často až po zahájení projektové přípravy. MD nekontrolovalo správnost údajů investičních záměrů uváděných ŘSD.

Podkladem pro rozhodování o zařazení akcí k realizaci nebyly společensko-ekonomické analýzy nákladů a výnosů. Ty nebyly prováděny ani po skončení akcí. Efektivnost byla prokazována údaji o intenzitě dopravy, nehodovosti, bodových závadách, stávajícím šířkovém uspořádání apod. Tyto údaje nebyly hodnoceny ve vztahu k vynaloženým nákladům a přínosům z realizace. Nebyly objektivním ukazatelem společensko-ekonomické efektivnosti akcí a tím objektivním podkladem pro rozhodování o nezbytnosti realizace.

Objektivní hodnocení společensko-ekonomické efektivnosti nebylo provedeno u 110 akcí, tj. u 51 % z výše uvedených 215 akcí, o investiční potřebě 149 mld. Kč. Hodnocení efektivnosti akcí podle metodik používaných v zemích Evropské unie bylo prováděno pouze u akcí financovaných z úvěrů Evropské investiční banky a fondů Evropské unie.

Nedostatky ve výběru akcí dokládá i to, že u 66 akcí, tj. v 31 % z výše uvedených 215 akcí, byla nebo má být zahájena realizace stavební části po 2 až 5 i více letech po vypracování projektové dokumentace.

b) Nedostatky ve výběru akcí k realizaci v rámci příslušných programů se také negativně promítly do přípravy rozpočtů SFDI na jednotlivé roky. Rozpočet SFDI, který je po roce 2000 u většiny akcí programů rozhodujícím zdrojem financování, se tak nestal účinným nástrojem zabezpečujícím priority a potřeby programů, včetně jejich technicko-ekonomických a časových parametrů. Základním hlediskem pro rozhodování o zařazení akcí do rozpočtu SFDI nebylo hodnocení efektivnosti vkládaných finančních prostředků.

c) Požadavky ŘSD na realizaci akcí z rozpočtu SFDI nevycházely z objektivních rozborů prokazujících společensko-ekonomickou potřebnost ani ze schváleného stanovení priorit ve vazbě na předpokládané zdroje finančních prostředků.

Při přípravě rozpočtu SFDI na rok 2003 požadovalo ŘSD v červnu 2002 zařadit k realizaci 88 akcí v objemu 13,6 mld. Kč, v srpnu 2002 požadavek zvýšilo na 191 akcí při nižším objemu 10,1 mld. Kč, v září 2002 požadovalo zařadit 174 akcí v objemu 9,7 mld. Kč, v říjnu 2002 zvýšilo požadavek o 17 akcí na 191 při stejném finančním objemu. Schváleno do rozpočtu bylo 194 akcí v objemu 9,8 mld. Kč. Obdobný stav byl i při přípravě rozpočtu na rok 2002, kdy proti požadavku ŘSD z června 2001 na zařazení 160 akcí v objemu 26,2 mld. Kč bylo do rozpočtu schváleno 117 akcí v objemu 9,8 mld. Kč.

### **3. Řízení realizace akcí nebylo dostatečně účinné pro zabezpečení hospodárného nakládání s finančními prostředky na programy.**

a) MD posuzovalo náklady a další technicko-ekonomické a časové parametry pouze při schvalování investičních záměrů, tzn. u části akcí. Průběh další přípravy akcí a jejich realizace již nekontrolovalo. Schválené parametry, především celkové náklady, realizační termíny, rozsah prací a zdroje financování, včetně vybraných technických parametrů, nebyly podchyceny ani ve smlouvách o poskytnutí finančních prostředků uzavřených mezi SFDI a ŘSD. Tyto parametry se přitom v průběhu přípravy a realizace akcí neúměrně často měnily.

Například u všech 28 akcí týkajících se dálnic a rychlostních komunikací, které měly být zahájeny nebo ukončeny po roce 1999, byly realizační termíny prodlouženy až o 7 let a investiční náklady zvýšeny celkem o 35 mld. Kč, tj. o 68 %.

U 57 z 84 akcí vedených v ISPROFIN byly podle stavu z roku 2002 prodlouženy termíny realizace a zvýšeny investiční náklady o 30 mld. Kč, tj. o 27 %.

Z analýzy 136 akcí uvedených v „Návrhu harmonogramu a finančního zajištění realizace Návrhu rozvoje dopravních sítí v ČR do roku 2010“ (schváleným usnesením vlády ze dne 14. 2. 2001 č. 145) vyplynulo, že u 85 akcí, tj. v 63 %, dojde ke zpoždění a u 20 akcí, tj.

v 15 %, k urychlení realizace. Příčiny zpoždění spočívají především v nedostatečné přípravě akcí.

Již ve fázi zpracovávání dokumentace vlivu na životní prostředí bylo z uvedených 136 akcí zpožděno 39 akcí, tj. 29 %, z důvodu neschválení územně plánovací dokumentace bylo zpožděno 21 akcí, tj. 15 %, ve fázích zpracovávání dokumentace pro územní rozhodnutí bylo zpožděno 40 akcí, tj. 29 %, vydávání územního rozhodnutí 57 akcí, tj. 42 %, zpracovávání dokumentace pro stavební povolení 75 akcí, tj. 55 %, a při vydávání stavebního povolení bylo zpožděno 83 akcí, tj. 61 %.

b) Uvolňování finančních prostředků pro ŘSD z rozpočtu SFDI, včetně provádění rozpočtových opatření v průběhu roku, nevycházelo ze skutečného stavu v přípravě a realizaci akcí. SFDI schvaloval ŘSD úpravy rozpočtu akcí bez dostatečného ověření skutečné potřeby. Prostředky SFDI tak byly v neúměrné míře bez využití blokovány na příslušných účtech pro schválené akce.

V roce 2001 byla celková částka 5 807 mil. Kč vyčleněná SFDI na programy snížena čtyřmi rozpočtovými opatřeními, přijatými na základě návrhů ŘSD, na 5 771 mil. Kč. Přesto zůstalo v tomto roce nevyčerpano 1 962 mil. Kč, tj. 34 % nasmlouvané částky pro rok 2001. V roce 2002 byla částka 9 869 mil. Kč zvýšena devíti rozpočtovými opatřeními na 11 239 mil. Kč. Nevyčerpaná částka činila 3 733 mil. Kč, tj. 33 % nasmlouvané částky pro rok 2002. Z uvedených nevyčerpaných částek nebylo již potřebné převést na příslušné akce do dalšího roku v roce 2001 celkem 430 mil. Kč a v roce 2002 celkem 375 mil. Kč.

SFDI nevyžadoval k žádostem o uvolnění finančních prostředků a k návrhům na rozpočtová opatření důsledně potřebné doklady. Podle vnitřních předpisů mohlo ŘSD čerpat nasmlouvané prostředky pouze do výše nezbytné na realizaci akcí a v roce 2002 pouze na základě fakturace. Přesto ŘSD vrátilo SFDI v roce 2001 při závěrečném zúčtování 297 mil. Kč a v roce 2002 celkem 248 mil. Kč uvolněných nevyužitých prostředků.

Finanční prostředky byly uvolňovány i na akce nebo práce již ukončené a uhrazené v minulém období nebo na akce, na něž bylo v rozpočtu na běžný rok vyčleněno dostatek prostředků.

Například na akci „I/38 Golčův Jeníkov, obchvat“ byla v roce 2001 původní částka 35,4 mil. Kč určená na tento rok snížena v dubnu a listopadu 2001 o celkem 24,5 mil. Kč. Zbýlých 10,9 mil. Kč bylo vykázáno jako úspora. Snížení bylo zdůvodněno zvýšením objemu prací uhrazených v roce 2000.

Na akci „I/50 Uherský Brod, obchvat“ byla v roce 2002 původní částka 74,9 mil. Kč snížena v září 2002 o 24,4 mil. Kč z důvodu snížení objemu nákladů stavby.

c) ŘSD na základě pokynu MD z roku 1996 zahrnovalo do rozpočtu akcí 10% rezervu na věcné změny. MD však blíže nevymezilo účel jejího čerpání, například na věcné změny vzniklé z důvodů, jež nešlo během přípravy předvídat. Výsledky analýzy příčin víceprací, uvedené v části III. tohoto kontrolního závěru, přitom ukázaly, že objem víceprací vzniklých z objektivních důvodů činil jen 3 % z původních smluvních cen.

MD uvedeným pokynem dále umožnilo zahrnovat do rozpočtu akcí rezervu na inflaci ve výši 6 % ročně. Roční míra inflace ve stavebnictví se v letech 2000 až 2002 pohybovala v rozmezí 3,8 až 4,3 %. ŘSD však v rozpočtech některých akcí kalkulovalo až s 10% rezervou na inflaci.

Stanovené rezervy byly neodůvodněně vysoké a umožňovaly finančně pokrývat i vícepráce vzniklé z nedostatků v činnosti některých ze subjektů zúčastněných na realizaci akcí. Neúměrnou výši stanovených rezerv dokládá i jejich čerpání. Z 42 akcí ukončených v letech 2000 až 2002 nebyly u 37 akcí vyčerpany finanční prostředky na rezervy v celkové výši 809 mil. Kč. Tyto prostředky byly blokovány v rozpočtu SFDI a nemohly být využity jiným způsobem.

#### **4. ŘSD nemá pro zabezpečení hospodárnosti realizace akcí a oceňování víceprací, které nebyly předmětem zadání v rámci soutěže, vytvořeny účinné kontrolní mechanismy ve vztahu k oprávněnosti cenových požadavků zhotovitelů.**

ŘSD nesleduje a nevyhodnocuje jednotkové ceny stavebních prací z nabídek uchazečů o veřejné zakázky. Cenové hladiny prací na pozemních komunikacích přebírá od Českého statistického úřadu. Tyto ceny vyjadřují průměrné ceny dosažené v ČR v minulém období. Nezobrazují optimalizované náklady zhotovitelů na jednotlivé práce, včetně přiměřeného zisku. Vyhodnocení jednotkových cen vybraných druhů prací ukázalo, že ceny prací nebyly optimalizovány a existuje v nich možnost úspor, jak je podrobněji rozvedeno v části III. tohoto kontrolního závěru.

ŘSD nevyhodnocuje odůvodněnost odchylek cen prací mezi jednotlivými akcemi. Nemůže tak provádět objektivní cenovou kontrolu nabídek uchazečů o veřejné zakázky na pozemních komunikacích, přiměřenosti jejich cen v nabídkách a oprávněnosti cenových požadavků zhotovitelů při dodatečných změnách prací. Analýza vybraných jednotkových cen prací na silnicích, zjištěných z nabídek uchazečů, přitom ukázala vysoké rozdíly v těchto cenách. Neodůvodněně vysoké rozdíly byly také v cenách výstavby dálnic.

Například u položky „frézování vozovek asfaltových, odvoz do 16 km“ byly ceny od 385,- Kč/m<sup>3</sup> do 4 700,- Kč/m<sup>3</sup>. U stejné položky, ale s odvozem do 20 km, byly ceny v nižším rozpětí od 80,60 Kč/m<sup>3</sup> do 1 588,- Kč/m<sup>3</sup>. U položky „zpevnění z geotextilie pod násypy“ byly ceny od 31,- Kč/m<sup>2</sup> do 419,27 Kč/m<sup>2</sup>. U položky „asfaltový beton tř. I, tl. 50 mm – ABVH“ byly ceny od 96,90 Kč/m<sup>2</sup> do 273,80 Kč/m<sup>2</sup>.

U dálnic byla zjištěna průměrná cena výstavby jednoho kilometru 390 mil. Kč. Nejnižší cena byla 99 mil. Kč/km a nejvyšší 1 136 mil. Kč/km.

#### **5. ŘSD použilo nevhodně část finančních prostředků určených na realizaci akcí na vybavení technického dozoru investora dopravními prostředky, kanceláři, výpočetní technikou, mobilními telefony a dalším majetkem.**

ŘSD vykonává v rámci své hlavní činnosti během výstavby technický dozor investora. Vybavení pro tuto činnost, včetně krytí případných provozních výdajů s ním spojených (dále jen „služby“), vyžadovalo od uchazečů v rámci zadání veřejných zakázek. Náklady na tyto služby tak byly zahrnuty v nabídkových cenách. Služby byly poskytovány po dobu výstavby a po ukončení akce zůstával majetek zhotoviteli.

U 73 akcí zahájených nebo ukončených v letech 2000 až 2002 činily náklady na služby celkem 177 mil. Kč. U dalších 17 akcí nešlo náklady vyčíslit, neboť nebyly uváděny zvlášť, ale byly zahrnuty v jednotkových cenách prací.

ŘSD nevyhodnocovalo hospodárnost tohoto způsobu zajišťování služeb. Neproověřovalo, zejména pokud jde o dopravní prostředky, výpočetní techniku, mobilní telefony a fotoaparáty, zda není, například z pohledu využití, výhodnější se majetkem pro toto plnění úkolů v rámci své působnosti vybavit. Přitom v řadě případů je tento majetek poskytován za ceny nového a jeho opotřebení a využití je na jednotlivých akcích, trvajících zpravidla 1 až 3 roky, nízké. ŘSD nevyhodnocovalo také náklady vynaložené na služby. Ty přitom vykazovaly mezi jednotlivými akcemi neodůvodněné vysoké rozdíly, jak vyplynulo z analýzy jednotkových cen srovnatelných položek.

Například na akci „Stavba 0807/I-C most na trati ČD Ústí n. Labem – Most“ byly poskytnuty na dobu výstavby (21 měsíců) mj. tři počítače, včetně softwaru a tiskárny, v celkové ceně 259 tis. Kč a dva osobní automobily (Škoda Fabia a Škoda Octavia) v celkové ceně 1 420 tis. Kč, včetně provozních nákladů a limitu na pohonné hmoty pro jeden automobil 3 000 km/měsíčně. V době kontroly bylo průměrné využití jednoho osobního automobilu 1 881 km/měsíčně.

U akcí „0510 Útušice – Sulkov, II. část“ a „0510 část I.A Ejpovice – Černice“ bylo ŘSD poskytnuto 15 kanceláří, z toho 8 v Plzni, dvě konferenční místnosti pro celkem 40 osob,

ubytování pro 18 osob, vybavení kancelářským nábytkem pro 24 osob a 13 osobních automobilů v celkové ceně 21 858 tis. Kč. Technický dozor investora zde přitom zajišťuje správa ŘSD se sídlem v Plzni, která měla celkem 12 zaměstnanců a dva pracovníky na základě smlouvy. Obě stavby jsou v blízkosti Plzně.

U akce „Český Těšín – Žukov II/2“ byly na dobu výstavby (28 měsíců) poskytnuty mj. tři mobilní telefony v ceně 300 tis. Kč, jeden počítač, včetně softwaru a tiskárny, v ceně 100 tis. Kč a dva osobní automobily v ceně 900 tis. Kč. Přitom jeden osobní automobil byl bez dalších omezení dán k dispozici zaměstnanci i pro činnosti na jiných nespecifikovaných stavbách.

U akce „I/44 Postřelmov, obchvat“ činila měsíční cena za pronájem automobilu Fabia 6 480 Kč, u akce „I/11 Vamberk, obchvat, 2 st.“ 25 000 Kč.

U akce „I/4 Hlaniště – Strážný“ činila měsíční cena za pronájem kanceláří, včetně vybavení, o výměře 12 až 15 m<sup>2</sup> v tzv. UNIMO buňkách 250 Kč/m<sup>2</sup>, u akce „I/39 Hořice na Šumavě“ 670 Kč/m<sup>2</sup>.

U akce „I/24 Majdalena“ činil měsíční pronájem mobilního telefonu 920 Kč, u akce „Liberec – Kunratice, příprava území“ 8 750 Kč.

U akce „I/50 Uherský Brod, obchvat“ ŘSD využilo ze tří poskytnutých kanceláří jen dvě a z rozpočtovaných tří automobilů, tří počítačů a tří digitálních fotoaparátů převzalo ve všech případech jen dva kusy.

### III. Zjištění z realizace jednotlivých akcí programů

Kontrola realizace akcí byla zaměřena na akce týkající se silnic, u nichž byla vlastní realizace zahájena nebo ukončena v kontrolovaném období. Takto vymezené akce v počtu 71 a celkovém objemu 15 501 mil. Kč tvořily základní soubor. Metodou náhodného výběru byl ke kontrole vybrán vzorek 36 akcí o celkovém objemu 10 852 mil. Kč (výběrový soubor). Velikost a struktura byla zvolena tak, aby byla zabezpečena reprezentativnost výběrového souboru a zjištění mohla být s 95% spolehlivostí zobecněna na celý základní soubor.

#### 1. Srovnávací analýza cenových položek vybraných prací ukázala, že ceny díla nebyly optimalizovány a že v nich existují významné možnosti úspor.

K analýze bylo vybráno 203 druhů prací vyskytujících se na většině akcí. Jejich ocenění bylo zjištěno z nabídek uchazečů o veřejné zakázky u 35 akcí výběrového souboru (u jedné akce nebyly cenové položky předloženy). Podíl vybraných druhů prací na nabídkových cenách vítězných uchazečů činil celkem 3 558 mil. Kč, tj. 46 %. Neodůvodněně vysoké a nízké ceny byly z analýzy vyloučeny.

Nabídkové ceny vybraných uchazečů byly hodnoceny podle dvou hledisek, a to jako:

- součet rozdílů mezi cenami vybraných uchazečů a nejnižšími cenami příslušných položek zjištěnými z nabídek tří nejlépe umístěných uchazečů v rámci jedné akce vynásobených příslušnými výměrami;
- součet rozdílů mezi cenami vybraných uchazečů a nejnižšími cenami příslušných položek zjištěnými z nabídek tří nejlépe umístěných uchazečů v rámci všech akcí vynásobených příslušnými výměrami.

Vyhodnocení ukázalo, že u 34 akcí z 35 hodnocených akcí výběrového souboru existovaly v cenách možnosti jejich snížení. Výše možných úspor se pohybovala od 193 mil. Kč do 395 mil. Kč, tj. 5,4 až 11,1 % z cen hodnocených prací. Vzhledem k použité metodě výběru a vyhodnocení lze konstatovat, že obdobné možnosti úspor existují i v nabídkových cenách dalších akcí programů, tzn. potenciál možných úspor v základním souboru od 708 mil. Kč do 1 310 mil. Kč.

## 2. Proces zadávání veřejných zakázek uplatňovaný ŘSD nevedl k optimalizaci cen. Ve většině případů nebyl jeho průběh zcela objektivní, transparentní a nestranný.

Nedostatky v procesu zadávání veřejných zakázek byly zjištěny u 30 z 36 akcí výběrového souboru. Jednalo se především o

- nezdůvodněné nebo nedostatečně zdůvodněné vyloučení uchazeče, případně jeho nevyločení při nesplnění podmínek soutěže, a změny rozhodnutí o výběru nejvhodnějšího uchazeče,
- uzavření smlouvy se zhotovitelem před rozhodnutím o výběru nejvhodnějšího uchazeče,
- nedostatečné vymezení předmětu zakázky v zadávací dokumentaci a neposkytnutí uchazečům dostatečných údajů a informací nezbytných pro zpracování nabídky,
- hodnocení nabídek podle jiných než zveřejněných kritérií,
- neúměrně vysoké uplatňování subjektivního vlivu při hodnocení kritéria „odborná způsobilost“, které mělo v hodnoticím systému u většiny zakázek nejvyšší váhu; přitom toto kritérium vyjadřuje především schopnost uchazeče zakázku realizovat a nevyjadřuje výhodnost či nevýhodnost nabídky.

Například u akce „I/7 Chomutov – estakáda“ změnilo ŘSD 1. 12. 2000 bez řádného zdůvodnění, pouze na základě námitek uchazeče umístěného na druhém místě, své rozhodnutí o výběru zhotovitele a jako nejvhodnějšího stanovilo uchazeče, který podal námítky. Na základě následných námitek původního vítěze provedlo ŘSD 20. 12. 2000 nový výběr nejvhodnější nabídky a vybralo jej opět jako vítěze. Vítězný uchazeč nabídl o 5 % vyšší cenu než uchazeč na druhém místě. Tu v průběhu realizace v březnu 2002 zvýšil o 9 % z důvodu změny technologie.

U akce „I/6 Tuchlovice, most ev. č. 014a“ nevyločilo ŘSD při výběru zhotovitele projektové dokumentace dva uchazeče, kteří v nabídce nepředložili požadované pojistné krytí. Jednoho z nich vybralo jako vítězného uchazeče, přestože ani ten neprokázal kvalifikační předpoklady podle § 2b odst. 1 písm. d) a f) zákona č. 199/1994 Sb., o zadávání veřejných zakázek, ve znění pozdějších předpisů. Smlouvu s ním uzavřelo 16. 12. 1998 s termínem realizace konceptu dokumentace již 17. 12. 1998 a předáním jejího čistopisu 20. 1. 1999. V průběhu realizace byla cena zvýšena o 11 % z důvodu, že „zhotovitel nezahrnul do nabídky náklady na pojištění“.

U akce „I/67 Český Těšín, most přes Olši č. 468-007“ vydalo ŘSD rozhodnutí o výběru nejvhodnější nabídky na zpracování projektové dokumentace 22. 1. 1996. Smlouvu se zhotovitelem však uzavřelo již 15. 1. 1996. Nabídky na zhotovitele akce podalo sedm uchazečů, z nichž jeden byl vyloučen z důvodu mimořádně nízké nabídkové ceny, dva zpracovali nabídku podle obdržené projektové dokumentace z června 1997, která zohledňovala požadavky správce toku, a čtyři, včetně vítězného uchazeče, podle obdržené dokumentace z prosince 1996, která tyto požadavky nezohledňovala. Vítězný uchazeč v průběhu realizace mj. zvýšil cenu z důvodů zohlednění těchto požadavků o 1,2 mil. Kč.

U akce „I/50 Uherský Brod, obchvat“ uzavřelo ŘSD v roce 1994 s vítězným uchazečem smlouvu o uzavření budoucí smlouvy. Budoucí cena měla vycházet z nabídnuté ceny 71 mil. Kč s přihlédnutím k časovému faktoru. Smlouva na zhotovení stavby byla uzavřena až v roce 1999 s cenou 179 mil. Kč, tj. o 152 % vyšší. ŘSD zvýšení ceny nebo způsob jejího stanovení nezdůvodnilo.

U akce „I/39 Hořice na Šumavě“ byla pro hodnocení nabídek uchazečů stanovena kritéria „odborná způsobilost uchazeče“ s vahou 42 %, „cena“ s vahou 32 %, „podíl tuzemských výrobců a podzhotovitelů“ s vahou 14 % a „podíl vlastních kapacit“ s vahou 12 %. Rozhodující váhu měla prvá dvě kritéria. V případě ceny probíhalo hodnocení podle stanoveného výpočtu, a hodnocení tak bylo u všech 11 členů výběrové komise stejné. V případě odborné způsobilosti postup hodnocení stanoven nebyl. Hodnocení bylo ovlivněno subjektivním přístupem členů komise, jak ukazuje i rozptýl bodových hodnocení, který se u vítězného uchazeče pohybovalo od 29,4 do 42 bodů a u uchazeče na druhém místě, který nabídl o 14 mil. Kč nižší cenu, od 18,5 do 37,8 bodů. Cena díla byla v průběhu realizace zvýšena o 11 %.



Kromě toho u 2 z dalších 5 kontrolovaných akcí týkajících se dálnic bylo zjištěno porušení § 3 zákona č. 199/1994 Sb. tím, že projektové práce o celkovém objemu 28 mil. Kč byly nesprávně zadány na podkladě písemné výzvy vybraným zájemcům podle části třetí tohoto zákona, namísto zadání na podkladě obchodní veřejné soutěže.

### **3. Hospodárnost vlastní realizace a konečnou cenu díla negativně ovlivnily i nedostatky v přípravě akcí, které vedly k dodatečným změnám rozsahu prací a zvyšování smluvních cen.**

U kontrolovaného výběrového souboru 36 akcí činily vícepráce celkem 800 mil. Kč, tj. 9 % z nabídkových cen vítězných uchazečů. Jejich analýza ukázala, že byly především důsledkem nedostatků v činnosti některých ze zúčastněných subjektů. Pouze vznik víceprací v ceně 262 mil. Kč, tj. jedné třetiny, šlo charakterizovat objektivními důvody, které nešlo předem předvídat.

Příčiny vzniku víceprací spočívaly především v

- nevyjasněnosti majetkoprávních vztahů a v důsledku toho nevydání stavebního povolení na celou stavbu,
- zajišťování stavebních povolení až v průběhu realizace stavby,
- nedostatečně prováděných geologických průzkumech, které neodhalily nevyhovující únosnost podloží silničních těles a plání,
- neujasněnosti technických řešení ze strany ŘSD,
- stavebních a technologických změnách v průběhu realizace staveb,
- chybných podkladech správců komunikací a inženýrských sítí,
- nedostatečích projektové dokumentace vzniklých z chyb jejich zhotovitelů.

Například u akce „I/55 Otrokovice, obchvat SV“ nebylo z důvodu nedořešených majetkoprávních vztahů k pozemkům vydáno stavební povolení na celou stavbu. Tím nebyl zajištěn přístup k mostu přes řeku Dřevnici. Řeka musela být provizorně přemostěna a cena navýšena o 1 606 tis. Kč.

U akce „I/7 Louny, obchvat“ bylo v průběhu realizace stavby z důvodů nových požadavků a změn v technickém řešení zařazeno 17 nových stavebních objektů a 9 původně plánovaných nebylo realizováno. Stavební povolení a projednání s orgány dotčenými výstavbou byla zajišťována až v průběhu realizace stavby, často až na základě realizační dokumentace stavby. Podmínky plynoucí ze stavebních povolení byly realizovány jako vícepráce, které zvýšily cenu o 61 900 tis. Kč. O dalších 2 571 tis. Kč byla cena zvýšena z důvodu nutnosti posunutí mostu o 6 m po dodatečném proměření terénu u řeky Ohře. Jako vícepráce v ceně 8 808 tis. Kč bylo ŘSD odsouhlaseno pořízení a likvidace zpevněných manipulačních ploch a provizorních komunikací. Tyto práce měly být podle zadávacích podmínek součástí nabídkové ceny.

U akce „I/7 Chomutov – estakáda“ byla v průběhu realizace změněna technologie výstavby mostu (původně monolitický blok byl změněn na most budovaný ze segmentů). ŘSD nezajistilo vypracování technicko-ekonomického rozboru a zdůvodnění, kterými by prokázalo výhodnost provedené změny. Změnu neprojednalo s příslušným stavebním úřadem. Cena stavby se tak zvýšila o 34 592 tis. Kč.

U akce „I/6 Pavlov – Velká Dobrá, 2. stavba“ byl z důvodu požadavku příslušné správy a údržby silnic vybudován v rámci víceprací v ceně 776 tis. Kč dočasný příjezd do areálu zimní údržby, kterým se zkrátil výjezd o 9 km pouze pro jedno vozidlo zimní údržby (ostatní vozidla tento výjezd nepoužívala). Dále byly prováděny vícepráce v ceně 3 576 tis. Kč vyplývající ze změny technicko-kvalitativních podmínek staveb pozemních komunikací. Ty však byly v platnosti více než dva roky před vyhlášením výběrového řízení na zhotovitele stavby. Z důvodů nezakresleného výskytu elektrické přípojky, přípojky vody přes staveniště a kabelu z optických vláken byla cena zvýšena o 2 523 tis. Kč.

U akce „I/50 Uherský Brod, obchvat“ byla při realizaci zjištěna kanalizace a vodovod v jiné trase, než bylo správcem sítě uvedeno. To vedlo ke zvýšení ceny o 1 092 tis. Kč. Dále byla cena zvýšena z důvodu změny technologie odstranění živичné vrstvy vozovky o 3 815 tis. Kč a chybně projektované křižovatky o 208 tis. Kč.

U akce „I/6 Pavlov – Velká Dobrá, 1. stavba“ projekt neřešil výškový rozdíl 70 cm v napojení nově budované komunikace na stávající. Dále nedostatečně řešil potřebu frézování silnice. V důsledku těchto nedostatků byla cena zvýšena o 2 716 tis. Kč. Dále z důvodu nedostatečného geologického průzkumu, kdy v průběhu realizace bylo nutno provést sanaci pláně a změnit zatřídění hornin, byla cena zvýšena o 1 400 tis. Kč.

U akce „I/4 Hlaniště – Strážný“ byla z důvodu dodatečných požadavků, vznesených v průběhu realizace, na hlásiče náledí a nátěry konstrukcí mostu zvýšena cena o 7 550 tis. Kč.

V řadě případů přitom nešlo z předložené dokumentace objektivně posoudit nezbytnost a rozsah víceprací. Závady se především týkaly zápisů víceprací ve stavebních denících a věcných zdůvodnění. Vícepráce byly také prováděny dříve, než byly odsouhlaseny nebo bylo dosaženo dohody o jejich ceně.

U akce „I/15 Skršín – Kozly“ na sebe nenavazovaly zjišťovací protokoly a stavební deníky. Most na silnici III/25019 přes vodoteč byl v průběhu stavby změněn (místo povolené železobetonové konstrukce mostu postaven trubní propustek), přesto ŘSD odsouhlasilo zjišťovací protokol o provedených pracích tak, jako by byl most proveden podle původní dokumentace a ceny. U hlavní trasy ŘSD odsouhlasilo jako vícepráci v ceně 586 tis. Kč provedení propustku protlakem pod tratí ČD. Vícepráce však ve skutečnosti nevznikly a uvedená částka byla použita na úpravu meziskládky. U sanace podloží na silnici II/257 byly vícepráce podle stavebního deníku prováděny v listopadu 2000, jejich soupis a ocenění ve výši 360 tis. Kč ŘSD odsouhlasilo v květnu 2001 a příslušný dodatek ke smlouvě podepsalo až v červenci 2001. Obdobný průběh byl i v případě dalších víceprací v celkové ceně 2 261 tis. Kč.

U akce „I/7 Postoloprty, napojení průmyslové zóny“ byla na základě požadavku MÚ Postoloprty provedena demontáž, přesun a uložení pomníku, který se nacházel v místě napojení nově budované křižovatky. Tyto práce nebyly součástí zadávací dokumentace a smlouvy o dílo. Nebyly řešeny na smluvním podkladě jako vícepráce, ale na základě dohody s dodavatelem stavby byly provedeny a zahrnuty do stávajícího rozpočtu.

U akce „I/7 Chomutov – estakáda“ byly na úpravu komunikací používaných stavbou vyúčtovány práce ve výši 1 987 tis. Kč. Tyto práce však provedeny nebyly, ale v uvedené ceně byly provedeny práce na jiných stavebních objektech, které ještě nebyly odsouhlaseny k realizaci.

#### **4. V průběhu realizace akcí byly zjištěny další případy nehospodárného vynakládání finančních prostředků nebo jejich použití nesouvisejícího s účelem, na který byly poskytnuty.**

Další případy nehospodárného nebo neúčelného vynaložení finančních prostředků byly v celkové hodnotě 68 mil. Kč zjištěny u 19 z 36 akcí výběrového souboru. Lze odhadnout, že v celém sledovaném základním souboru akcí se tyto nesprávnosti pohybují kolem 130 mil. Kč.

Nehospodárné nebo neúčelné použití finančních prostředků spočívalo především v

- uhrazení většího rozsahu prací, než bylo doloženo,
- uhrazení neprovedených prací nebo prací nedostatečně doložených,
- neúčinném provedení protihlukových opatření,
- nesprávném ocenění víceprací,
- neoprávněném zvyšování cen prací z důvodu inflace,
- provedení prací nesouvisejících s akcí nebo ve větším rozsahu, než bylo schváleno.

Například u akce „I/21 Brod nad Tichou, obchvat“ bylo neoprávněně uhrazeno 1 131 tis. Kč z důvodu použití vyšší ceny mostní konstrukce o 4 589,38 Kč/m<sup>3</sup>, tj. o 62 %, než bylo zhotovitelem kalkulováno v nabídce o veřejnou zakázku. Dále bylo uhrazeno rozproštění ornice v rozsahu o 2 701,5 m<sup>2</sup> větším, než bylo provedeno. Při jejím ocenění byla navíc použita cena o 2,83 Kč/m<sup>2</sup>, tj. o 9 %, vyšší, než bylo zhotovitelem kalkulováno v nabídce o veřejnou zakázku. Neoprávněně uhrazená cena prací činila 91 tis. Kč. Dále bylo uhrazeno jako vícepráce tzv. stálé zařízení mostu v ceně 106 tis. Kč, které podle zadávacích podkladů k veřejné zakázce bylo součástí nabídkové ceny.

U akce „I/50 Uherské Hradiště, obchvat I.“ bylo uhrazeno 25 tis. Kč za přemístění chráněné rostliny, která se v dané lokalitě od roku 1997 nevyskytovala. Za kácení stromů, jejich odvoz a štěpkování větví bylo uhrazeno 879 tis. Kč, přitom práce provedla příslušná lesní správa na své náklady.

U stavby „I/16 Velvary – Nová Ves, 1. stavba“ schválilo ŘSD ocenění vícepráce spočívající v sejmutí ornice cenou o 46,27 Kč/m<sup>3</sup>, tj. o 83 % vyšší, než stejný zhotovitel použil pro ocenění shodných prací na jiné stavbě. Obdobně u odkopu spodní stavby silnice schválilo cenu o 68,30 Kč/m<sup>3</sup>, tj. o 90 % vyšší, než stejný zhotovitel použil ve stejném období u jiné stavby. Celkem tak vynaložilo navíc 2 809 tis. Kč. Dále práce provedené v roce 1999 byly zčásti fakturovány až v červnu 2000, a tím neoprávněně zahrnuty do základu pro úpravu cen z důvodu inflace. Nesprávně tak bylo uhrazeno 37 tis. Kč.

U akce „I/6 Pavlov – Velká Dobrá, 1. stavba“ bylo uhrazeno v rámci úpravy cen z důvodu inflace 1 942 tis. Kč za použité asfalty u stavebních objektů, kde byly použity, a po druhé při samostatné úpravě ceny asfaltů.

U akce „I/6 Pavlov – Velká Dobrá, 2. stavba“ bylo uhrazeno 208 tis. Kč za úpravu ceny z důvodu inflace za služby poskytované technickému dozoru investora. Podle smluvních podmínek se však na tyto činnosti úprava cen nevztahovala. Bez předchozího schválení a odpovídajícího zdůvodnění byl uhrazen vyšší rozsah prací o 248 tis. Kč v souvislosti se změnou přístupu do domku a příjezdu do garáže rodinného domku. Na objektu byla provedena nová fasáda, a to i na částech, které nebyly předmětem původně uvažovaných úprav, účtovaná garážová vrata Werzalit v ceně 11 tis. Kč nebyla osazena, nebylo zazděno okno směrem ke komunikaci apod.

U akce „I/7 Louny, obchvat“ ŘSD uhradilo 400 tis. Kč za zajišťování výluk na tratích Českých drah, aniž byly tyto práce doloženy. Dále z prostředků vykázaných na zajišťování výluk uhradilo 494 tis. Kč za zimní údržbu silnic.

U akce „I/24 MÚK Horusice“ ŘSD uhradilo 18 723 tis. Kč za opravy a rekonstrukce komunikací, které se stavbou nespojují.

## IV. Vyhodnocení

**1. Nedostatky zjištěné kontrolou realizace vybraných programů, podprogramů a akcí týkajících se obnovy a výstavby pozemních komunikací významně snižovaly efektivnost užití finančních prostředků, a tím i dosažené účinky na silniční a dálniční síť. Především:**

- **Cíle programů nedefinovaly konkrétní stav, který má být realizací dosažen. Při jejich stanovení nebylo vycházeno z analýz společensko-ekonomických nákladů a výnosů. Nebyla určena hodnotící kritéria pro plnění cílů.**
- **Finanční potřeba a zdroje na realizaci programů nebyly objektivně stanoveny. Dosavadní průběh ukazuje, že 84 % finančních prostředků má být vynaloženo po roce 2002, přitom z časového hlediska je předpokládána realizace programů přibližně v polovině.**
- **Nebyly stanoveny potřeby a priority realizace jednotlivých programů ve vazbě na disponibilní zdroje. Výběr akcí neprobíhal systematicky. Redukce požadavků a**

- zařazování akcí do programů nebyla prováděna ve vazbě na přínosy vyjádřené mírou společensko-ekonomické efektivity.
- K realizaci byly zařazovány akce nedostatečně připravené. Schválené náklady a realizační termíny nebyly ve velkém rozsahu dodrženy. Zabezpečené finanční prostředky SFDI byly v letech 2001 a 2002 v rozsahu kolem 33 % z důvodu nečerpání neúčelně blokovány na příslušných účtech. Tyto prostředky mohly být v daných letech využity účelněji na jiných akcích.
  - Nebyly vytvořeny dostatečné kontrolní mechanismy ve vztahu k oprávněnosti cenových požadavků zhotovitelů. Nebyly sledovány a vyhodnocovány jednotkové ceny stavebních prací z nabídek uchazečů a odchylky cen prací mezi jednotlivými akcemi.
2. Uplatňovaný systém řízení nevedl k optimalizaci nákladů, a tím i hospodárnosti vynakládání finančních prostředků na realizaci akcí. Hospodárnost jejich užití byla negativně ovlivňována řadou nedostatků. Především šlo o:
- Nezabezpečení objektivního, transparentního a nestranného průběhu procesu zadávání veřejných zakázek.
  - Nedostatky v přípravě akcí. Akce byly zahajovány, aniž byly vyjasněny majetkoprávní vztahy, stavebně-technická řešení a vydána všechna potřebná stavební povolení. Nedostatečně byl prováděn geologický průzkum. Chyby byly v převzatých projektových dokumentacích a podkladech správců inženýrských sítí.
  - Hrazení neprovedených prací nebo prací nedostatečně doložených. Provedení prací nesouvisejících s akcí nebo nad schválený rámec.
  - Nesprávné oceňování víceprací a neoprávněné zvyšování cen prací z důvodu inflace.
  - Nedostatky vyplývající ze způsobu vybavování technického dozoru investora (ŘSD) majetkem.
3. Efektivnost použití finančních prostředků vynaložených na programy nemohla být ověřena vzhledem k nedostatkům ve stanovení cílů programů, nestanovení společensko-ekonomických přínosů z realizace programů a nedostatečnému provádění společensko-ekonomických analýz nákladů a výnosů z realizace akcí. Možné vyčíslitelné zdroje finančních úspor nebo přínosů v kontrolovaných programech jsou uvedeny v tabulce č. 3.

Tabulka č. 3 – Možné zdroje finančních úspor nebo přínosů

(v mil. Kč)

Zdroj	Úspora nebo přínos	Poznámka
Optimalizace nabídkových cen	708 až 1 310	výpočet srovnávací analýzou
Nehospodárné vynakládání finančních prostředků	100	zjištěno kontrolou
Použití finančních prostředků na jiné účely	30	zjištěno kontrolou
Problematické vybavení technického dozoru investora majetkem	35 až 53	odborný odhad
Nečerpání plánovaných prostředků SFDI	170 až 400	odborný odhad
<b>Celkem:</b>	<b>1 043 až 1 893</b>	

**Dalšími možnými zdroji úspor nebo přínosů, které však nelze kvantifikovat jsou:**

- minimalizace nedostatků v přípravě akcí;
- realizace akcí s nejvyššími společensko-ekonomickými přínosy.

**V rámci programů je po roce 2003 předpokládáno zahájení realizace 87 akcí na silnicích v objemu 47 272 mil. Kč a 75 akcí na dálnicích v objemu 231 940 mil. Kč. Z tohoto důvodu jsou zjištění uvedená v kontrolním závěru o to aktuálnější.**