



SPRÁVA O VÝSLEDKU KONTROLY 2021

Rekonštrukcie, opravy a údržba mostov
na cestách I., II. a III. triedy

Najvyšší kontrolný úrad SR
Karol Mitrík, predseda

OBSAH

ZOZNAM SKRATIEK.....	3
ZOZNAM TABULIEK.....	3
VÝZNAMNÉ ZISTENIA A ODPORÚČANIA	4
KONTROLNÁ AKCIA	6
1 ÚČEL KONTROLNEJ AKCIE	6
2 RÁMEC KONTROLNEJ AKCIE	6
2.1 ZÁKLADNÁ CHARAKTERISTIKA.....	6
2.2 VÝKON KONTROLY	6
2.3 ŠPECIFICKÉ OBLASTI.....	6
3 VÝSLEDKY KONTROLNEJ AKCIE	6
3.1 STAV MOSTOV SA DLHODOBO ZHORŠUJE, HOCI SYSTÉM HOSPODÁRENIA S MOSTAMI JE NASTAVENÝ PODĽA PLATNÝCH TECHNICKÝCH PREDPISOV	6
3.2 ZDROJE NA ZABEZPEČENIE HOSPODÁRENIA S MOSTAMI SÚ NEDOSTATOČNÉ	7
3.3 INFORMÁCIE O STAVE MOSTOV NIE SÚ VŽDY SPRÁVNE A ÚPLNÉ, ČO OVPLYVŇUJE NADVÄZUJÚCE PROCESY	9
3.4 ÚDRŽBA, OPRAVY A ANI MODERNIZÁCIA MOSTOV NIE SÚ ÚČINNÉ	9
4 REAKCIA KONTROLOVANÝCH SUBJEKTOV	10
5 KONTAKT	10
6 PRÍLOHY	12
PRÍLOHA Č. 1 – PREHĽAD O POČTOCH MOSTOV A ICH STAVEBNO-TECHNICKOM STAVE	12
PRÍLOHA Č. 2 – PROCESY V SYSTÉME HOSPODÁRENIA S MOSTAMI A STUPNE STAVU MOSTOV	13
PRÍLOHA Č. 3 – PRÍKLADY DOPADOV ZLÉHO STAVEBNO-TECHNICKÉHO STAVU MOSTOV	14
PRÍLOHA Č. 4 – REGIONÁLNE OSOBITOSTI	16

ZOZNAM SKRATIEK

SKRATKA	VÝZNAM
BA	Bratislava, resp. Bratislavský samosprávny kraj
BB	Banská Bystrica, resp. Banskobystrický samosprávny kraj
GR	generálne riaditeľstvo
ISSAI	Medzinárodné štandardy najvyšších kontrolných inštitúcií
IVSC	Investičná výstavba a správa ciest
KE	Košice, resp. Košický samosprávny kraj
MDV SR	Ministerstvo dopravy a výstavby Slovenskej republiky
MF SR	Ministerstvo financií Slovenskej republiky
NKÚ SR	Najvyšší kontrolný úrad Slovenskej republiky
NR	Nitra
NR SR	Národná rada Slovenskej republiky
PO	Prešov
regionálne cesty	cesty II. a III. triedy
regionálne mosty	mosty na cestách II. a III. triedy
SR	Slovenská republika
SSC	Slovenská správa ciest
TN	Trenčín
TT	Trnava
ZA	Žilina, resp. Žilinský samosprávny kraj

ZOZNAM TABULIEK

Tabuľka č. 1: Vyhodnotenie účinnosti podľa kritérií stanovených NKÚ SR9

VÝZNAMNÉ ZISTENIA A ODPORÚČANIA

NKÚ SR vykonal kontroly mostov na cestách I., II. a III. triedy ako významnej časti cestnej infraštruktúry z dôvodu zhoršujúceho sa stavebno-technického stavu mostov ako i pre medializované prípady kolapsu alebo náhleho uzatvorenia mosta.

Cestnú infraštruktúru na Slovensku hierarchicky tvoria diaľnice, rýchlostné cesty, cesty I., II. a III. triedy a miestne komunikácie. Táto infraštruktúra bola pôvodne vo vlastníctve štátu. Po decentralizácii verejnej správy od roku 2004 zostala štátu len časť kompetencií v cestnej infraštruktúre.

Štát si ponechal vo vlastníctve diaľnice a rýchlostné cesty vrátane mostov na týchto cestách, ktoré spravuje Národná diaľničná spoločnosť a cesty I. triedy a mostov na nich, ktoré má v správe Slovenská správa ciest. Táto rozpočtová organizácia zriadená Ministerstvom dopravy a výstavby SR zabezpečuje aj prevádzku a rozvoj informačných systémov pre všetkých správcov cestnej infraštruktúry, prípravu a aktualizáciu rezortných technických predpisov a technických podmienok. Cesty II. a III. triedy vrátane mostov na týchto cestách boli delimitované do vlastníctva jednotlivých samosprávnych krajov. Každý kraj si na ich správu vytvoril samostatnú organizáciu.

NKÚ SR kontrolou preveril Ministerstvo dopravy a výstavby SR, Slovenskú správu ciest, ako i všetkých osem samosprávnych krajov vrátane nimi zriadených správcov regionálnych ciest. Hlavnými zisteniami boli dlhodobé zhoršovanie stavu mostov, neúplné a v niektorých prípadoch aj nesprávne údaje o stave mostov, ďalej nedostatočné zdroje na zabezpečenie hospodárenia s mostami ako i skutočnosť, že údržba, opravy a modernizácia neboli účinné.

Stav mostov sa dlhodobo zhoršuje, hoci systém hospodárenia s mostami je nastavený podľa platných technických predpisov

Výkon správy cestnej infraštruktúry vrátane mostov bol nastavený podľa systému hospodárenia s mostami v zmysle technických predpisov rezortu Ministerstva dopravy a výstavby SR. Stavebno-technický stav mostov zisťovali správcovia každý rok prostredníctvom prehliadkovej činnosti a diagnostiky. Podľa výsledkov týchto činností boli mosty zaradované do jedného zo siedmich stupňov stavebno-technického stavu od bezchybného po havarijný.

Stav mostov na cestách I., II. a III. triedy sa dlhodobo zhoršuje. Počet mostov v najlepšom stave klesol od roku delimitácie do roku 2020, t. j. za 16 rokov približne na polovicu. **Počet mostov v troch najhorších stupňoch stavebno-technického stavu vzrástol viac ako dva a pol násobne, k 31.12.2020 ich je spolu 1 717.**

Informácie o stave mostov nie sú vždy správne a úplné

NKÚ SR vidí príčinu tohto stavu v tom, že informácie o mostoch nie sú vždy správne a úplné **z dôvodu nedostatočného výkonu prehliadok a diagnostiky mostov.** Táto skutočnosť ovplyvňuje aj nadväzujúce procesy.

Zdroje na zabezpečenie hospodárenia s mostami sú nedostatočné

Hlavným zdrojom financovania bežnej činnosti správcov ciest I., II. a III. triedy sú finančné prostriedky z rozpočtu jednotlivých zriaďovateľov. Modernizácia a obnova ciest vrátane mostov boli v prevažnej miere financované prostredníctvom projektov spolufinancovaných z eurofondov, v prípade samosprávnych krajov aj z úverových prostriedkov.

Nedostatočné zdroje na zabezpečenie hospodárenia s mostami **v podobe chýbajúceho personálu a techniky ale i finančných zdrojov** sú druhou príčinou zhoršovania stavu mostov. Plánovanie opráv a údržby ale aj modernizácie vychádzalo z objemu pridelených finančných prostriedkov pre činnosť správcov a nezodpovedalo skutočným potrebám zohľadňujúcim vek a celkový stav mostov, ako aj intenzitu dopravy na nich. Reálne je potrebné hľadať zdroje, ktoré sú rádo vyššie v porovnaní so súčasnosťou.

Údržba, opravy a ani modernizácia mostov nie sú účinné

Údržba, opravy a ani modernizácia mostov nie sú účinné s výnimkou Žilinského samosprávneho kraja. **Podrobnejšie informácie** o hodnotení účinnosti, o príčinách a dopadoch zhoršujúceho sa stavebno-technického stavu mostov **sú uvedené v samotnej správe ako aj v jej štyroch prílohách.**

Okrem uvedených nedostatkov je potrebné poukázať aj na zvýšenie kvality výstupov, ktoré poskytuje Slovenská správa ciest na svojom webovom sídle. Štruktúrované údaje o mostoch boli doplnené o mapové podklady podľa jednotlivých krajov so zaznačeným stupňom stavebno-technického stavu jednotlivých mostov.

Pri zachovaní súčasného prístupu vlastníkov mostov na cestách I., II. a III. triedy sa bude stavebno-technický stav mostov na týchto cestách ďalej zhoršovať a niektoré bude nevyhnutné z dôvodu havarijného stavu aj bezodkladne uzatvoriť. Dôsledkom toho budú dlhé obchádzky a zhoršovanie už aktuálne zlého stavebno-technického stavu ciest a mostov na obchádzkových trasách z dôvodu nárastu intenzity najmä nákladnej dopravy.

Podstatné navýšenie objemu finančných prostriedkov na plnohodnotné zabezpečenie hospodárenia s mostami nie je možné len hľadaním vnútorných rezerv v rámci kompetencií súčasných vlastníkov. **NKÚ SR považuje za kľúčové prijatie systémového a dlhodobu udržateľného spôsobu financovania cyklickej obnovy a modernizácie mostov.** Nenárokovateľné príspevky z eurofondov, v prípade samosprávnych krajov aj úverové zdroje, ktoré je potrebné v budúcnosti splatiť, by nemali byť jedinými zdrojmi, ale ako zdroje „navyš“ zamerané na zlepšovanie stavu cestnej infraštruktúry a nie na jej stagnujúcu obnovu. **Bez ohľadu na zdroje financovania nie je možné dlhodobu plánovať rekonštrukcie a modernizácie mostov, ak sú kapitálové výdavky na začiatku roka rozpočtované v nulovej výške.**

Príkladom, ako možno **navýšiť zdroje**, je financovanie veľkoplošných opráv povrchov ciest I. triedy, ktoré sa realizujú od roku 2021, **v zmysle memoranda uzatvoreného medzi Ministerstvom dopravy a výstavby SR a Ministerstvom financií SR.** Nastavenie **viacdrojového financovania** na podporu modernizácie celej dopravnej infraštruktúry funguje **v Českej republike prostredníctvom Štátneho fondu dopravnej infraštruktúry.** Fond je financovaný najmä z príspevkov zo štátneho rozpočtu a približne tretinu jeho príjmov tvorí výnos z dane z motorových vozidiel, časť výnosu z dane z uhľovodíkových palív ako aj transfery z eurofondov na financovanie projektov.

Mostný program, ktorý bol v roku 2020 predložený na rokovanie Vlády SR, predpokladal viacdrojové financovanie modernizácie mostov na cestách I. triedy. Program nebol schválený a rokovanie o ňom nebolo ukončené.

NKÚ SR odporúča Výboru NR SR pre financie, rozpočet a menu a Výboru NR SR pre verejnú správu zaviazat' Ministerstvo dopravy a výstavby SR na predloženie návrhu komplexnej stratégie, ktorá by riešila udržanie, príp. zlepšenie stavebno-technického stavu mostov na cestách I., ako aj II. a III. triedy s využitím všetkých zdrojov financovania.

KONTROLNÁ AKCIA

1 ÚČEL KONTROLNEJ AKCIE

NKÚ SR zaradil do svojho plánu kontrolnej činnosti na rok 2021 kontrolnú akciu „Rekonštrukcie, opravy a údržba mostov na cestách I. triedy“, ktorá nadviazala na rovnako zameranú kontrolu mostov na cestách II. a III. triedy z roku 2020.

Účelom kontrolných akcií bolo preveriť nastavenie a zisťovanie stavebno-technického stavu mostov, ako aj účinnosti systému opráv a údržby mostov na cestách, ktoré sú v správe SSC alebo vo vlastníctve samosprávnych krajov.

Predmetom kontrolných akcií bola správnosť a úplnosť informácií o stavebno-technickom stave mostov a účinnosť údržby a opráv mostov.

2 RÁMEC KONTROLNEJ AKCIE

2.1 ZÁKLADNÁ CHARAKTERISTIKA

Kontrolou boli preverení vlastníci aj správcovia ciest I., II. a III. triedy. Cesty I. triedy spravuje SSC ako rozpočtová organizácia zriadená MDV SR. Okrem výkonu správy majetku štátu je SSC zároveň poverená tvorbou rezortných technických predpisov, ako aj rozvojom a prevádzkou informačných systémov pre správu celej cestnej infraštruktúry SR. Samotný výkon správy vykonávajú v rámci SSC predovšetkým jej štyri organizačné útvary – IVSC bez právnej subjektivity, so sídlom v Bratislave, Žiline, Banskej Bystrici a v Košiciach. Cesty II. a III. triedy spravujú regionálni správcovia ciest, zriadení jednotlivými samosprávnymi krajinami.

Kontrola bola zameraná najmä na nefinančné aspekty – vybrané procesy a postupy spojené s údržbou a opravami mostov, ako aj zmeny v počtoch mostov z hľadiska ich stavebno-technického stavu z krátkodobého aj dlhodobého hľadiska. Procesy a postupy boli hodnotené za obdobie rokov 2017 – 2020. Spôsob vykonávania vybraných procesov, ako aj percentuálne zmeny v počtoch mostov v jednotlivých stupňoch stavebno-technického stavu boli zároveň kritériami pre hodnotenie účinnosti prostredníctvom bodového hodnotenia.

2.2 VÝKON KONTROLY

Počas prípravy kontrolnej akcie boli identifikované riziká správnosti a úplnosti údajov o stave mostov a chýbajúcej účinnosti systému opráv a údržby mostov z dôvodu dlhodobého sa zhoršujúceho stavu mostov. Tieto riziká boli rozpracované do predmetu kontroly, a boli aj kontrolou potvrdené.

Kontrola bola vykonaná v súlade so zákonom o NKÚ SR a so štandardmi, ktoré vychádzajú zo základných princípov medzinárodných štandardov najvyšších kontrolných inštitúcií (ISSAI).

2.3 ŠPECIFICKÉ OBLASTI

Účinnosť nebola vyhodnotená za každý kontrolovaný subjekt samostatne, ale spoločne za vlastníka a príslušného správcu. Tento špecifický prístup bol využitý z dôvodu vnútorného rozdelenia kompetencií a zároveň umožnil vzájomné porovnanie výsledkov.

Preverované boli procesy, pri ktorých bola zistená nedostatočná operatívna a podporná evidencia, vykonávané činnosti a rozhodovacie procesy neboli dostatočne formalizované. Aj z tohto dôvodu boli počas kontroly zisťované špecifické informácie prostredníctvom dotazníkov a konzultáciami s akademickou obcou.

3 VÝSLEDKY KONTROLNEJ AKCIE

3.1 STAV MOSTOV SA DLHODOBO ZHORŠUJE, HOCI SYSTÉM HOSPODÁRENIA S MOSTAMI JE NASTAVENÝ PODĽA PLATNÝCH TECHNICKÝCH PREDPISOV

Hospodárenie s mostami na cestách I., II. a III. triedy bolo nastavené podľa systému hospodárenia s mostami v zmysle technických predpisov rezortu MDV SR. Hospodárenie s mostami je definované ako súbor vzájomne súvisiacich činností vlastníkov/správčov mostov, ktorých cieľom je zabezpečiť potrebné informácie o mostoch a ich vyhodnotenie pre výber a zostavenie poradia opráv, rekonštrukcií a prestavieb vybraných mostov pre zabezpečenie ich prevádzkovej spôsobilosti a bezpečnosti. Podrobnejšia schéma činností a procesov a ich nadväznosť je uvedená v prílohe č. 2.

Cesty a mosty sú v rámci jednotlivých krajov zaťažené rozdielnou intenzitou najmä nákladnej dopravy a majú rozdielnú dĺžku cestnej infraštruktúry vyššej kategórie v podobe diaľnic a rýchlostných ciest, na ktoré sa presúva najmä tranzitná nákladná doprava. Naopak, viacero okresov v rôznych krajoch, napríklad Pezinok, Myjava, Gelnica či Medzilaborce, nemá na svojom území žiadnu cestu I. triedy.

Kvalita mostov z hľadiska rozsahu porúch sa v SR vyjadruje jedným zo siedmich stupňov stavebno-technického stavu v súlade s technickými normami, do ktorých sa mosty zatrieďujú na základe stavu zisteného ich prehliadkou. Odstraňovanie porúch na mostoch v troch najlepších stupňoch stavebno-technického stavu je spojené len s bežnou údržbou a relatívne jednoduchými opravami s nízkymi nákladmi, ktoré zabezpečia udržanie prevádzkyschopného stavu a nemajú vplyv na zaťažiteľnosť mosta. Vo štvrtom stupni sa vyskytujú na moste poruchy, ktoré nemajú okamžitý vplyv na zaťažiteľnosť, ale môžu ju v budúcnosti ovplyvniť. Pri troch najhorších stupňoch stavebno-technického stavu je na odstránenie porúch potrebná rozsiahla oprava alebo rekonštrukcia na základe projektu prostredníctvom investičnej činnosti.

Rozdelenie mostov do troch skupín podľa stupňa ich stavebno-technického stavu je spracované v grafoch v prílohe č. 1.

Na celom území SR bolo v roku 2004 na cestách I., II. a III. triedy evidovaných 4 534 mostov v troch najlepších stupňoch stavebno-technického stavu, t. j. takmer 63 % počtu všetkých mostov. Do roku 2020 tento počet klesol na 2 417 mostov, t. j. na necelých 34 % zo všetkých mostov. Opačný trend – nárast, bol zaznamenaný pri počte mostov v troch najhorších stupňoch stavebno-technického stavu, do počtu ktorých bol zahrnutý aj malý počet mostov v neurčenom stave. Počet mostov v týchto stupňoch vzrástol 2,5-násobne – z 653 mostov v roku 2004 na 1 717 mostov v roku 2020, čo je takmer 24 % z celkového počtu mostov v roku 2020. Pri stupni IV. stavebno-technického stavu vzrástol počet mostov z 2010 mostov v roku 2004 na 3 025 mostov v roku 2020, t. j. o viac ako 50 %.

NKÚ SR konštatuje, že počty mostov na cestách I., II. a III. triedy v najlepšom stave klesli za 16 rokov takmer na polovicu a počet mostov v najhorších stupňoch stavebno-technického stavu vzrástol dva a pol-násobne. Štát ani samosprávne kraje nie sú z tohto pohľadu „dobrými hospodármi“, pretože dochádza k výraznému znehodnocovaniu ich majetku. Celkové zhoršovanie stavu mostov existuje aj napriek tomu, že pri veľkých opravách a rekonštrukciách mostov sa takmer výlučne uplatňuje pravidlo „worst-first“, t. j. najskôr sa realizujú výkony na mostoch v najhoršom stave. Takto opravené mosty sú následne preradené do lepších stupňov stavebno-technického stavu.

Pre vlastníkov sú spravidla vyššou prioritou opravy povrchov ciest, ktoré sú pre verejnosť viac viditeľné. Príkladom môžu byť veľkoplošné opravy vozoviek na cestách I. triedy, ktoré sa realizujú od roku 2021 v súlade s Memorandom o spolupráci uzatvoreným medzi MDV SR a MF SR. Suma 200 mil. eur zo štátneho rozpočtu sa poskytuje nad rámec finančných prostriedkov poskytovaných z rozpočtu kapitoly MDV SR pre SSC na obdobie štyroch rokov. Samosprávne kraje financujú opravy z vlastných projektov alebo v rámci projektov spolufinancovaných z eurofondov.

Odsúvanie opráv mostov má však za následok, že uzatvorenie mosta z dôvodu jeho zlého stavebno-technického stavu spôsobuje dopravné problémy v širšom regióne a nutnosť dlhých obchádzok tak, ako je to uvedené v prílohe č. 3. Počas posledných približne piatich rokov sa opakovane vyskytli prípady, keď most nebol zaradený v niektorom z najhorších stupňov stavebno-technického stavu a napriek tomu došlo k jeho okamžitému uzatvoreniu, zrúteniu, resp. výraznému obmedzeniu plynulosti premávky na ňom. Uvedené nepredvídané situácie predstavujú okrem komplikovaného dochádzania za prácou či vzdaním tlak na vlastníka, aby bezodkladne hľadal riešenie, na ktoré sú potrebné dodatočné finančné prostriedky.

3.2 ZDROJE NA ZABEZPEČENIE HOSPODÁRENIA S MOSTAMI SÚ NEDOSTATOČNÉ

Chýbajúce ľudské kapacity

Pre zisťovanie stavebno-technického stavu mostov sú kľúčoví hlavní prehliadkari, teda certifikovaní pracovníci oprávnení vykonávať hlavné aj bežné prehliadky mostov. Tie sa musia vykonávať v pravidelných intervaloch, vo vymedzenom čase a na všetkých mostoch. Bežná prehliadka musí byť vykonaná každý rok, hlavná raz za štyri roky v pravidelných intervaloch na všetkých mostoch. Okrem týchto prehliadok sa vykonávajú aj mimoriadne prehliadky vyplývajúce z nepredvídateľných udalostí, ako sú povodne, následky dopravných nehôd, pády či náhle kolapsy mostov špecifickej konštrukcie. Každý správca mal spravidla k dispozícii len jedného hlavného prehliadkara.

Takýto počet hlavných prehliadkarov spôsobuje problémy s ich zastupiteľnosťou a nahraditeľnosťou. Zároveň bol jednou z príčin nevykonania plánovaných prehliadok mostov. Ostatní prehliadkari vykonávajúci bežné prehliadky mostov vykonávali aj ďalšie pracovné činnosti, ktoré priamo nesúviseli s mostami. **Problémy s nevykonávaním plánovaných povinných prehliadok mostov boli zistené v rôznej miere u všetkých správcoch.**

Dohliadacia činnosť, najmä hlavné prehliadky, zohrávajú kľúčovú rolu pri kontrole spoľahlivosti a zisťovaní stavebno-technického stavu mostov. Táto skutočnosť vyplynula aj z názorov prehliadkarov ako odborníkov z praxe, ktoré

NKÚ SR získal z dotazníkov a zhoduje sa s názorom akademických odborníkov z Katedry stavebných konštrukcií a mostov Stavebnej fakulty Žilinskej univerzity. Nastavenie systému starostlivosti o mosty podľa technických noriem a technických podmienok hodnotia odborníci ako dobré, upraviť by sa mohli napríklad frekvencie a termíny prehliadok. **Realizácia starostlivosti o mosty podľa nastaveného systému vyžaduje mať zabezpečený dostatok personálu, techniky a financií na všetky činnosti**, nielen na samotný výkon prehliadok, ale aj na nadväzujúce činnosti, ako sú bežné opravy, údržba a modernizácia.

SSC vykonávala aj kontrolné prehliadky z dôvodu kontroly evidencie a hlavne z dôvodu kontroly stavebno-technického stavu mostov na cestách I. triedy. Boli vykonávané na mostoch, na ktorých nebola evidovaná v informačnom systéme hlavná prehliadka, resp. na mostoch po oprave, mostoch určených na výkon diagnostiky a mostoch v dlhodobom nevyhovujúcom stave. Kontrolnými prehliadkami boli skúmané a hodnotené podobné poruchy rôznymi správcami, získavali sa informácie o mostoch a výstupy boli využívané pri prezentačnej činnosti na školeniach a konferenciách. Pravidelnou výmenou informácií medzi správcami mostov sa vytvára predpoklad pre jednotné hodnotenie mostov podľa rôznych druhov konštrukcií, kde sa správca na základe viacerých prípadov rovnakého typu mal možnosť rozhodovať o procesoch hospodárenia s mostami.

Zároveň boli na webovom sídle SSC, ktorá prevádzkuje informačné systémy pre správcov všetkých komunikácií, zverejnené mapy so zaznačeným stupňom stavebno-technického stavu mostov podľa jednotlivých krajov a kategórií ciest. Takéto sprístupnenie údajov hodnotí NKÚ SR ako dobrý prístup z hľadiska informovania obyvateľov aj odborníkov. Štruktúrované údaje o stave cestnej infraštruktúry zverejňuje SSC už dlhší čas. NKÚ SR odporúča pokračovať v spracovávaní údajov o cestnej infraštruktúre a ich publikovaní aj v užívateľsky prívetivej forme (mapy, grafy).

Nedostatočné zdroje na údržbu a opravy mostov v rámci bežnej činnosti správcov

MDV SR dlhodobovo vyčleňuje na správu ciest I. triedy vrátane mostov približne 40 mil. eur ročne. Samosprávne kraje vynakladajú na správu a údržbu regionálnych ciest vrátane mostov približne 10 % objemu svojich rozpočtov podľa schválenia príslušným zastupiteľstvom. Správcovia zabezpečujú predovšetkým zimnú údržbu, ďalej kosenie okolia ciest, vodorovné a zvislé dopravné značenie, ako aj bežné opravy a údržbu ciest a aj mostných objektov.

Priamo na činnosti spojené s mostami bolo použitých menej ako 5 % objemu finančných prostriedkov. Takáto suma **nie je dostačujúca a potvrdzuje to aj stavebno-technický stav mostov, ktorý sa neustále zhoršuje. Viac ako dve tretiny všetkých mostov sú staršie ako 50 rokov a viac ako štvrtina má viac ako 70 rokov**, t. j. boli postavené pred rokom 1950. Vysoký vek mostov a rastúca intenzita najmä nákladnej dopravy si vyžadujú priebežné vynakladanie finančných prostriedkov nielen na ich opravy a údržbu, ale aj postupnú rekonštrukciu a obnovu, keďže odhadovaný vek životnosti mosta je 100 rokov pri jeho správnej údržbe. Jednotliví správcovia vykonávajú len nevyhnutné opravy mostov, ktoré neznesú odklad, preventívne opravy mostov v lepších stavoch sú výnimočné. Plánovanie opráv je prispôbené objemu dostupných financií, nie reálnym potrebám, ktoré sú rádovo vyššie.

Nízky objem financií na údržbu a opravy mostov v prípade SSC vyplýva z nastavenia spôsobu financovania zo strany zriaďovateľa. V programovom rozpočte MDV SR je jedným z merateľných ukazovateľov úroveň plnenia štandardu údržby a opráv ciest I. triedy na hodnote 55 %, pričom v prípade správcu diaľnic a rýchlostných ciest je hodnota takéhoto ukazovateľa vyššia (90 % a viac). **Okrem toho pre SSC začínal rozpočtový rok 2021 s kapitálovými výdavkami v sume 0,00 eur a je predpoklad, že takýto stav bude rovnako v roku 2022, čo výrazne komplikuje plánovanie rekonštrukcií mostov na cestách I. triedy.**

Obmedzený objem finančných prostriedkov, ktoré majú správcovia k dispozícii od vlastníka, a s tým súvisiaca nedostatočná údržba a opravy sa prejavujú v dlhodobom zhoršovaní stavebno-technického stavu mostov a následnej nutnosti ich skoršej rekonštrukcie, resp. modernizácie alebo obnovy.

Modernizuje sa málo mostov

Počas rokov 2017 – 2020 bol významne zlepšený stupeň stavebno-technického stavu mosta po jeho predchádzajúcej modernizácii, resp. novopostavení v rámci modernizácie úsekov ciest v priemere pri 33 mostoch ročne. Rozhodnutie o rekonštrukcii bolo vždy v kompetencii vlastníka na základe podkladov od správcu. Požiadavky každoročne presahovali dostupné zdroje. Systematický prístup pri schvaľovaní aktuálnych požiadaviek na modernizáciu zahŕňajúci vyhodnocovanie vrátane analýzy príčin a dopadov nebol identifikovaný okrem jedného samosprávneho kraja.

Na zlepšovanie stupňa stavebno-technického stavu mostov sa využívajú takmer výlučne prostriedky z eurofondov v rámci realizácie projektov a v prípade samosprávnych krajov aj prijaté úvery. Vlastné prostriedky boli využité najmä na opravy menšieho rozsahu so zlepšením pôvodného stupňa stavebno-technického stavu mosta o jeden, max. o dva stupne.

Len na udržanie aktuálneho stavebno-technického stavu mostov je potrebné každoročne obnovovať minimálne o 39 mostov viac, ako sa vykonalo v rokoch 2017 – 2020. Pri dosiahnutí takéhoto tempa obnovy mostov sa ich súčasný stav nebude zlepšovať, môže sa iba stabilizovať. **NKÚ SR zároveň považuje za dôležité zdôrazniť skutočnosť, že iné ako vlastné rozpočtové finančné prostriedky, t. j. nenárokovateľné grantové zdroje, eurofondy a úvery v prípade samosprávnych krajov by sa mali prioritne využívať iba ako doplnkové zdroje financovania.** Mali by to byť zdroje „navyšé“ určené na zlepšovanie stavu cestnej infraštruktúry, a nie na jej stagnujúcu obnovu.

Potrebu navýšiť finančné prostriedky pre správcu mostov na cestách I. triedy **identifikoval aj návrh materiálu – Mostný program, predložený MDV SR na rokovanie Vlády SR v novembri 2020.** V rámci návrhu sa identifikovala **potreba každoročných kapitálových výdavkov v sume 30 mil. eur zo štátneho rozpočtu a ďalších 6 mil. eur z eurofondov.** Rokovanie vlády SR o predložení návrhu bolo prerušené a doteraz nebolo obnovené.

3.3 INFORMÁCIE O STAVE MOSTOV NIE SÚ VŽDY SPRÁVNE A ÚPLNÉ, ČO OVPLYVŇUJE NADVÄZUJÚCE PROCESY

Údaje o vykonaných prehliadkach mostov, najmä v prípade niektorých správcov regionálnych mostov, boli do informačného systému vkladané oneskorene. Z uvedeného dôvodu bola preverená aj funkcionálna a spoľahlivosť informačného systému v súvislosti so zaznamenávaním výsledkov prehliadok mostov vo vzťahu k termínu ich fyzického vykonania. Oneskorené nahrávanie bolo potvrdené, ale v záujme správcu informačného systému bolo ponechať funkcionálnu v systéme. Dôvodom je možnosť správcov mostov dodatočne evidovať vykonané prehliadky o mostoch, ktoré neboli zaevidované včas z dôvodu nedostatočných personálnych kapacít.

NKÚ SR konštatuje, že v informačnom systéme sú niektoré informácie o mostoch neaktuálne, resp. nie sú správne a úplné. Dôsledkom tohto stavu je skreslené plánovanie potrebnej údržby, opráv a rekonštrukcií mostov.

Súčasťou zisťovania stavebno-technického stavu mostov je aj ich diagnostika prostredníctvom prístrojov. Podľa výsledkov vykonaných diagnostík mostov bola vo viac ako v polovici prípadov znížená zaťažiteľnosť mosta, resp. bol zhoršený stupeň jeho stavebno-technického stavu. Je teda **predpoklad, že v prípade zvýšenia nízkeho počtu vykonávaných diagnostík mostov, bude ďalej narastať počet mostov v najhorších stupňoch stavebno-technického stavu.**

Na finančne nákladné zhodnotenie stavu mostov diagnostikou by mala bezprostredne nadväzovať aj ich samotná oprava, príp. modernizácia. Skutočnosť je taká, že okrem havarijných stavov vlastníci pristupujú k modernizácii podľa objemu dostupných finančných prostriedkov. Zdlhavé procesy rozhodovania o realizácii modernizácie, ďalej projektovanie, stavebné konanie a verejné obstarávanie – majú za následok aj viacročné zdržanie, počas ktorého sa stav mosta ďalej zhoršuje.

Úlohou vlastníkov mostov, podľa NKÚ SR, je nastaviť systém prehliadok, diagnostiky a následných opráv tak, aby opravy a rekonštrukcie mostov boli vykonávané priebežne a preventívne najmä vtedy, keď sú mosty v lepších stupňoch stavebno-technického stavu. Minimalizovali by sa tak prípady finančne náročných rekonštrukcií a prestavieb mostov, ako aj uzatváranie mostov pre hroziacu katastrofu.

3.4 ÚDRŽBA, OPRAVY A ANI MODERNIZÁCIA MOSTOV NIE SÚ ÚČINNÉ

NKÚ SR v rámci kontrolnej akcie zisťoval aj to, či je systém údržby, opráv, ale aj modernizácie mostov účinný. Vlastníci nemali stanovené dostatočne konkrétne a merateľné ciele, kritériá a merateľné ukazovatele v oblasti správy mostov. To bolo dôvodom pre rozhodnutie NKÚ SR stanoviť vlastné ciele a kritériá, ktoré boli rovnaké pre MDV SR i pre všetkých osem samosprávnych krajov. Z hľadiska účinnosti NKÚ SR definoval štyri ciele a desať kritérií, pričom každé kritérium malo určené podmienky pre získanie od nula do dvoch bodov. Maximálny počet bodov bol 20.

Tabuľka č. 1: Vyhodnotenie účinnosti podľa kritérií stanovených NKÚ SR

Cieľ	Kritérium	SSC	BA	BB	KE	NR	PO	TN	TT	ZA
Bezpečná a plynulá premávka	Výskyt kolapsu mostov alebo výrazného obmedzenia premávky	0	2	0	0	0	0	0	2	2
	Zmena v počte mostov v stupni VI. alebo VII. stavebno-technického stavu	1	1	1	1	1	1	1	1	1
Správnosť a úplnosť informácií o mostoch	Počet diagnostík mostov	2	0	2	2	2	1	2	1	2
	Vykonanie hlavných prehliadok mostov	1	1	1	2	0	0	0	1	1

Cieľ	Kritérium	SSC	BA	BB	KE	NR	PO	TN	TT	ZA
Účinnosť – procesy	Plánovanie údržby a opráv mostov a plánovanie rekonštrukcií	1	2	2	2	1	2	1	2	2
	Stanovenie relevantných cieľov a merateľných ukazovateľov	2	1	2	1	1	2	2	0	2
	Zlepšenie stupňa stavebno-technického stavu mostov	2	2	2	2	2	2	2	2	2
Účinnosť – výsledky	Krátkodobá zmena podielu mostov v stupni V. – VII. na počte mostov	1	1	0	0	0	0	0	2	2
	Dlhodobá zmena podielu mostov v stupni IV. na počte mostov	2	0	0	2	0	0	0	0	2
	Dlhodobá zmena podielu mostov v stupni I. – III. na počte mostov	0	0	0	0	0	0	0	0	2
Spolu	20 – 17 bodov = účinný, možné zlepšenia 16 – 13 bodov = účinný, možné podstatné zlepšenia 12 – 0 bodov = neúčinný	12	10	10	12	7	8	8	11	18

Zdroj: NKÚ SR

Podľa dosiahnutého počtu bodov bol systém vyhodnotený ako neúčinný pri MDV SR aj pri siedmich samosprávnych krajoch. Len Žilinský samosprávny kraj bol vyhodnotený ako účinný s počtom 18 bodov, ale aj v tomto prípade existuje trend zhoršovania stavebno-technického stavu mostov, ktorý nie je taký výrazný v porovnaní s ostatnými samosprávnymi krajinami. Rovnaký trend bol zaznamenaný aj pri IVSC Žilina v porovnaní s ostatnými IVSC.

Na základe získaných dát NKÚ SR konštatuje, že **stav mostov na cestách I., II. a III. triedy sa dlhodobo zhoršuje, pretože systém rekonštrukcií, opráv a údržby mostov je z hľadiska intenzity procesov a dosahovaných výsledkov neúčinný.**

Hlavnou príčinou tohto stavu podľa názoru NKÚ SR, ktorý vychádza zo zistenej situácie a má podporu aj v akademickej obci, je najmä dlhodobé nedostatočné zabezpečenie zdrojov na hospodárenie s mostami. **Procesy plánovania a výkonu činností sú prispôsobované objemu aktuálne dostupných finančných prostriedkov a nie skutočnej potrebe**, ktorá je niekoľkonásobne vyššia.

Čiastočné zvýšenie účinnosti je možné aj zlepšením nastavenia jednotlivých činností v rámci systému hospodárenia s mostami. Zásadnú zmenu účinnosti možno dosiahnuť len podstatným navýšením zdrojov (personál, technika, systém dlhodobého udržateľného financovania účelovo viazaného na mosty), ktoré sa využívajú v systéme hospodárenia s mostami.

4 REAKCIA KONTROLOVANÝCH SUBJEKTOV

Kontrolované subjekty nevzniesli námietky voči pravdivosti, úplnosti a preukázateľnosti kontrolných zistení.

V zápisnici o prerokovaní protokolu sa kontrolované subjekty zaviazali prijať opatrenia na odstránenie zistených nedostatkov a informovať o tom NKÚ SR v stanovených termínoch. NKÚ SR bude plnenie týchto opatrení následne monitorovať.

5 KONTAKT

NKÚ SR
Priemyselná 2
824 73 Bratislava 26
www.nku.gov.sk

Ministerstvo dopravy a výstavby SR
Námestie Slobody 6
810 05 Bratislava
www.mindop.sk

Slovenská správa ciest
Miletičova 19
826 19 Bratislava
www.ssc.sk

Banskobystrický samosprávny kraj
Námestie SNP 23,
974 01 Banská Bystrica
www.bbsk.sk

Banskobystrická regionálna správa ciest, a. s.
Majerská cesta 94,
974 96 Banská Bystrica
www.bbrsc.sk

Bratislavský samosprávny kraj
Sabinovská 16,
820 05 Bratislava-Ružinov
www.bratislavskykraj.sk

Regionálne cesty Bratislava a. s.
Čučoriedková 6,
827 12 Bratislava-Vrakuňa
www.rcba.sk

Košický samosprávny kraj
Námestie Maratónu mieru 1
042 66 Košice-Staré Mesto
web.vucke.sk

Správa ciest Košického samosprávneho kraja
Námestie Maratónu mieru 1
042 66 Košice-Staré Mesto
www.scksk.sk

Nitriansky samosprávny kraj
Rázusova 2A,
949 01 Nitra
www.unsk.sk

Regionálna správa a údržba ciest Nitra, a. s.
Štúrova 147,
949 65 Nitra
www.rsucnr.sk

Prešovský samosprávny kraj
Námestie mieru 2,
080 01 Prešov
www.po-kraj.sk

Správa a údržba ciest Prešovského samosprávneho kraja
Jesenná 14,
080 05 Prešov
www.sucpsk.sk

Trenčiansky samosprávny kraj
K dolnej stanici 7282/20A,
911 01 Trenčín
www.tsk.sk

Správa ciest Trenčianskeho samosprávneho kraja
Brnianska 3
911 05 Trenčín
www.sctsk.sk

Trnavský samosprávny kraj
Starohájska 10,
917 01 Trnava
www.trnava-vuc.sk

Správa a údržba ciest Trnavského samosprávneho kraja
Bulharská 39,
918 53 Trnava
www.spravaciest.sk

Žilinský samosprávny kraj
Komenského 48,
011 09 Žilina
www.zilinskazupa.sk

Správa ciest Žilinského samosprávneho kraja
M. Rázusa 104,
010 01 Žilina
www.sczsk.sk

6 PRÍLOHY

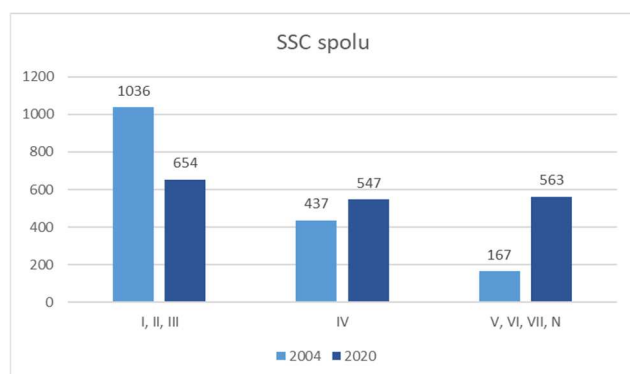
PRÍLOHA Č. 1 – PREHĽAD O POČTOCH MOSTOV A ICH STAVEBNO-TECHNICKOM STAVE

Prehľad o počte mostov

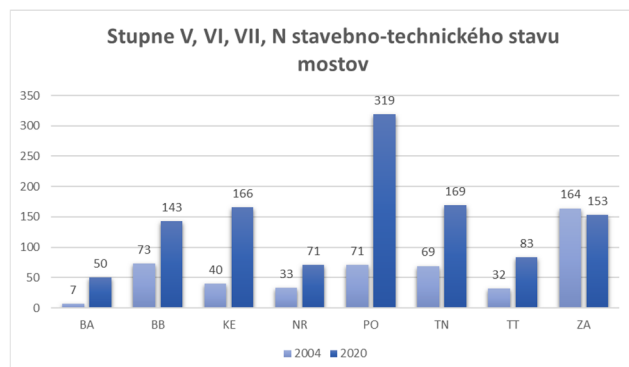
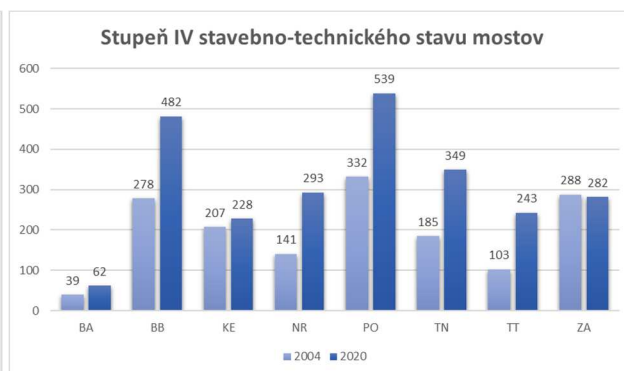
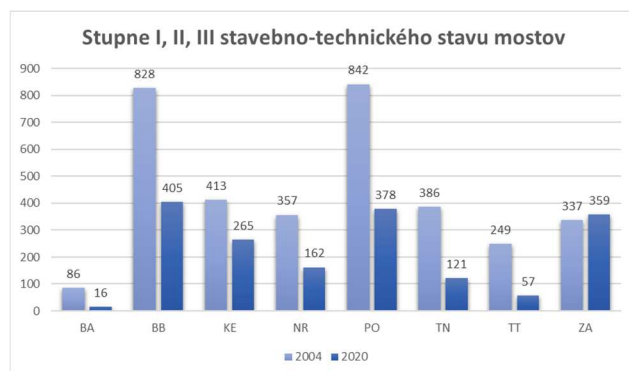
Počet mostov	SSC spolu I. trieda	IVSC BA	IVSC BB	IVSC ZA	IVSC KE	II., III. trieda spolu	BA	BB	KE	NR	PO	TN	TT	ZA
Rok 2004	1 640	259	335	556	490	5 557	129	1 179	660	531	1 245	640	384	789
Rok 2020	1 764	272	417	554	521	5 395	128	1 030	659	526	1 236	639	383	794

Zdroj: SSC, údaje zistené kontrolou NKÚ SR

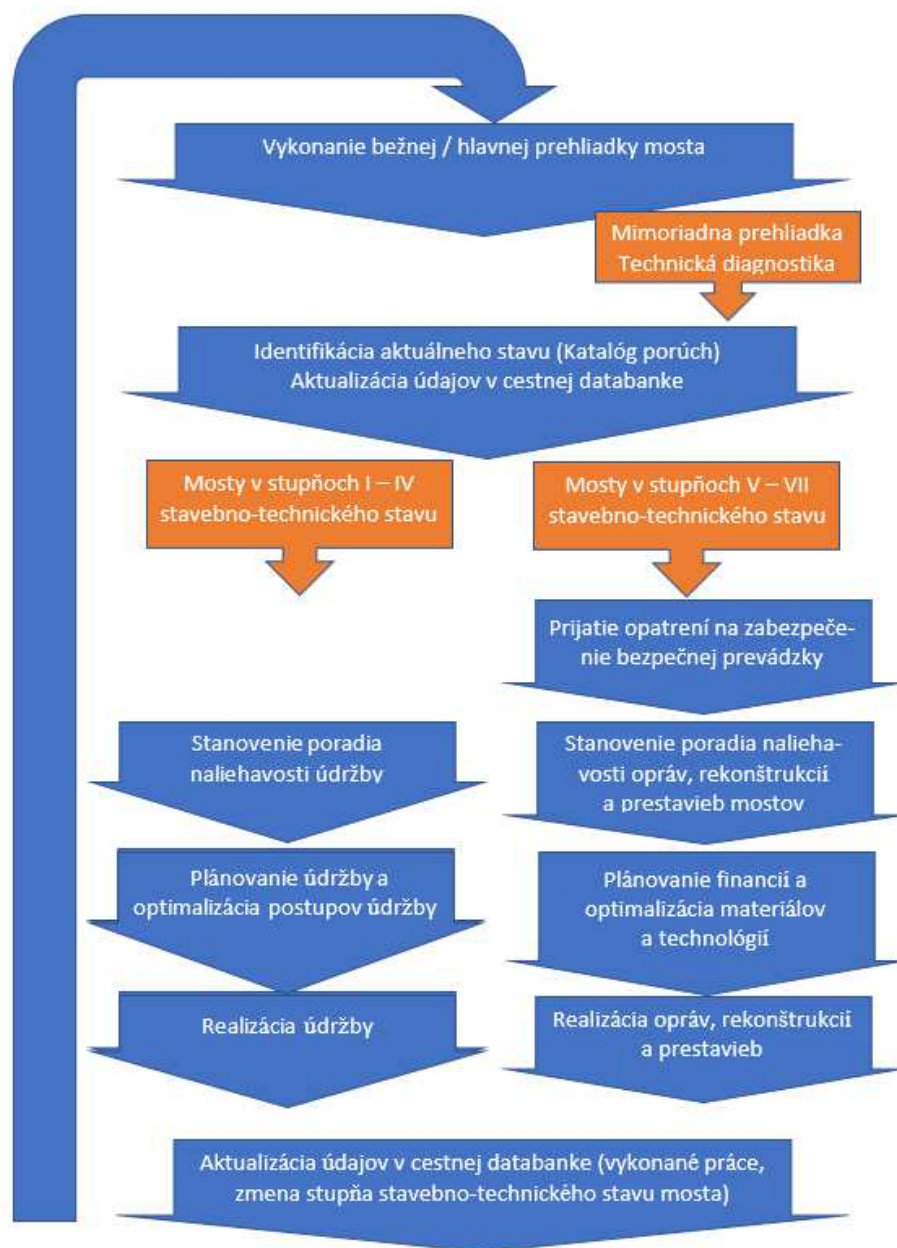
Rozdelenie počtu mostov na cestách I. triedy – SSC podľa stupňa ich stavebno-technického stavu



Rozdelenie počtu mostov na cestách II. a III. triedy – samosprávne kraje podľa stupňa ich stavebno-technického stavu



PRÍLOHA Č. 2 – PROCESY V SYSTÉME HOSPODÁRENIA S MOSTAMI A STUPNE STAVU MOSTOV



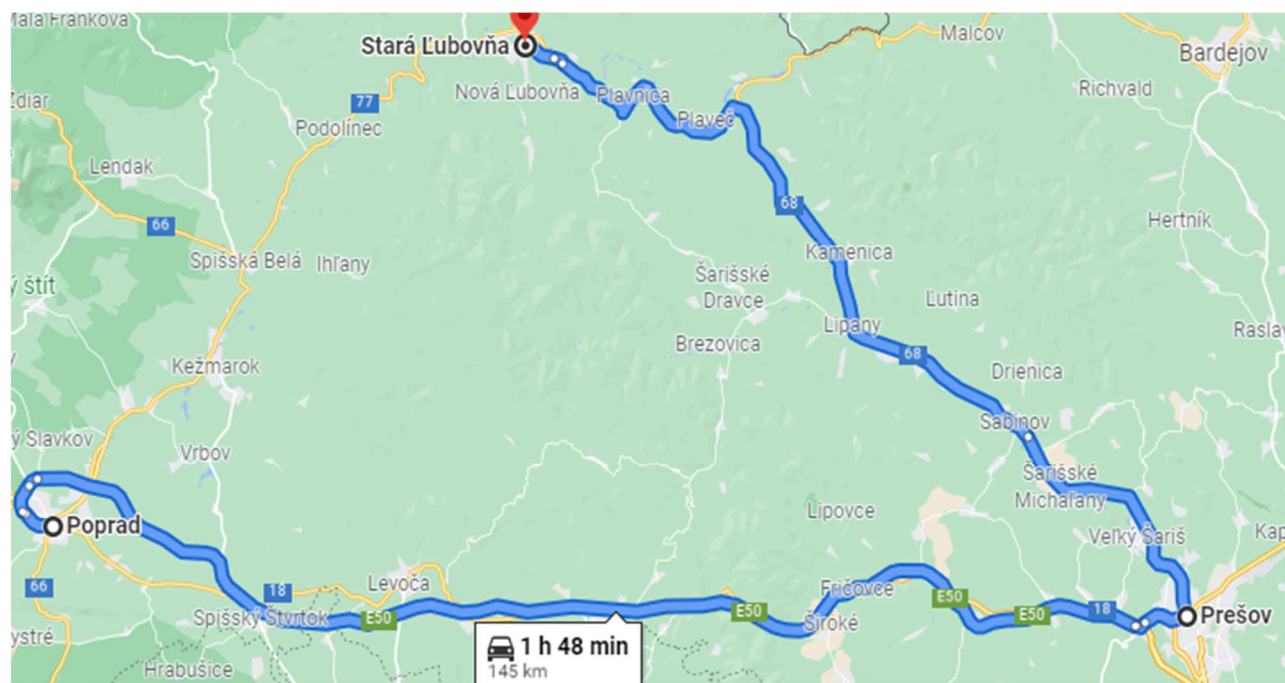
Stupeň	Charakteristika
I. bezchybný	bez akýchkoľvek skrytých alebo zjavných porúch
II. veľmi dobrý	výskyt len vzhľadových porúch, ktoré neovplyvňujú zaťažiteľnosť
III. dobrý	výskyt väčších, zaťažiteľnosť neovplyvňujúcich porúch
IV. uspokojivý	výskyt porúch, ktoré nemajú okamžitý vplyv na zaťažiteľnosť, avšak ktoré ju môžu v budúcnosti ovplyvniť
V. zlý	výskyt porúch, ktoré majú nepriaznivý vplyv na zaťažiteľnosť mosta, ale sú odstrániteľné ešte bez výmeny poruchových súčastí
VI. veľmi zlý	výskyt porúch, ktoré ovplyvňujú zaťažiteľnosť a nedajú sa odstrániť bez výmeny poruchových alebo doplnenia chýbajúcich súčastí
VII. havarijný	výskyt porúch, ktoré ovplyvňujú zaťažiteľnosť do takej miery, že vyžadujú okamžitú nápravu k odvráteniu hroziacej katastrofy
N neurčený	na zaradenie do stupňa stavebno-technického stavu nie je dostatok informácií

Zdroj: spracované podľa TP077 Systém hospodárenia s mostami

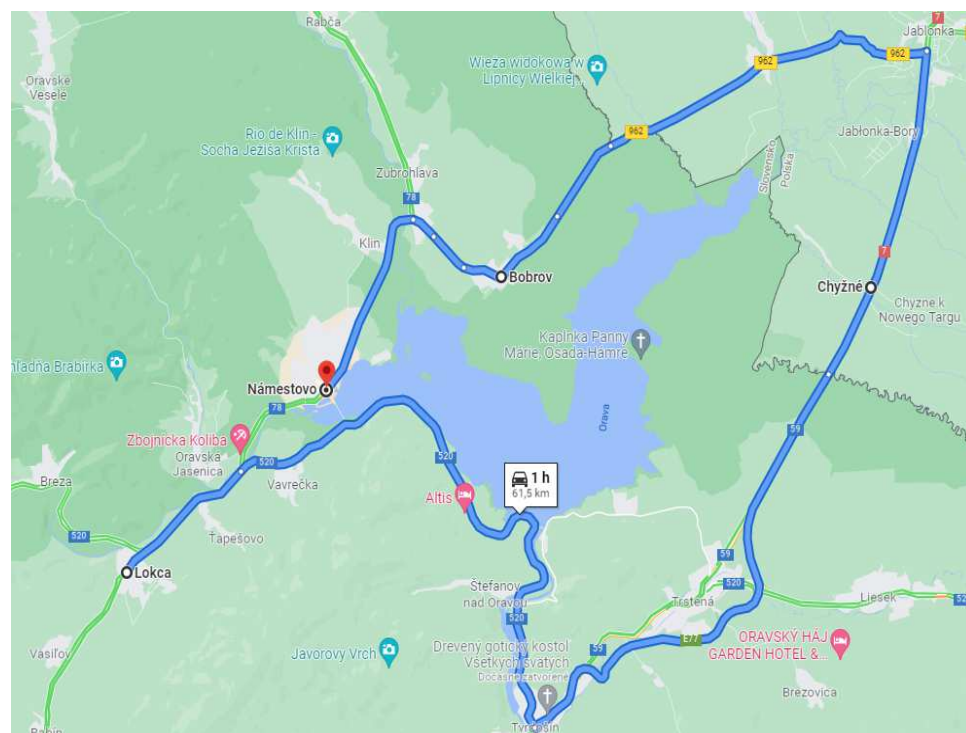
PRÍLOHA Č. 3 – PŘÍKLADY DOPADOV ZLÉHO STAVEBNO-TECHNICKÉHO STAVU MOSTOV

Kežmarok – krátka obchádzka cez cennú prírodu alebo viac ako dvojnásobne dlhá obchádzka

Náhle uzatvorenie mosta cez rieku Poprad z dôvodu jeho havarijného stavu na ceste I/66 v Kežmarku bolo možné riešiť kratšou obchádzkovou trasou cez Lendak po cestách II. triedy na území Tatranského národného parku (dĺžka obchádzky do 40 km) alebo dlhou obchádzkovou trasou po cestách I. triedy cez Prešov (trasa obchádzky je takmer o 95 km dlhšia). Len náklady na projekty obchádzok, dopravné značenie a vytvorenie mostného provizória sú približne 500 tisíc eur.



Zdroj: spracovanie NKÚ SR s využitím maps.google.com

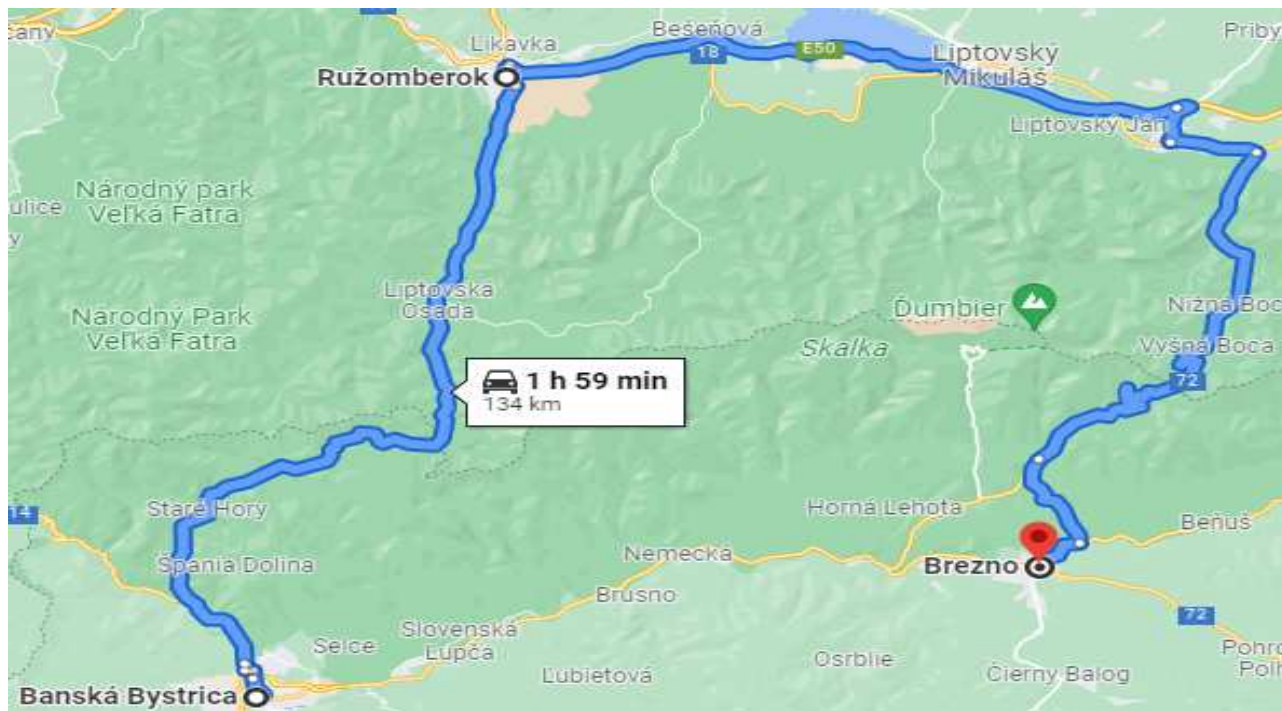
Námestovo – zlý stav mostov ležiacich v tesnom susedstve komplikuje obchádzkové trasy

Most na ceste I/78 v Námestove je vo veľmi zlom stave (stupeň VI. stavebno-technického stavu), na možnej krátkej obchádzkovej trase na ceste II. triedy II/520 a spojnici III/2273 na priehradnom múre vo vlastníctve Žilinského samosprávneho kraja sa nachádza most, ktorý je v rovnakom stupni stavebno-technického stavu. Rekonštrukcia jedného z uvedených mostov, spojená s presmerovaním dopravy cez druhý most, znamená riziko zrýchleného zhoršovania stavebno-technického stavu v dôsledku zvýšenej záťaže a intenzity najmä nákladnej dopravy. Pri výpadku alebo

výraznom obmedzení prevádzky na oboch mostoch súčasne, v rámci územia SR neexistujú alternatívne obchádzkové trasy – len cez územie Poľskej republiky.

Horehronie – meškanie výstavby rýchlostnej cesty a dlhé obchádzkové trasy

Na ceste I/66 medzi Banskou Bystricou a Podbrezovou je viac mostov vo veľmi zlom stavebno-technickom stave, ktoré stratia význam po vybudovaní projektovanej rýchlostnej cesty R1. Výstavba predĺženia existujúcej trasy mešká, preto je potrebné investovať do rekonštrukcie mostov na ceste I. triedy. Vylúčenie premávky na tomto úseku bude mať za následok dlhé obchádzkové trasy (trasa po cestách I/59, D1 a I/72 dlhšia o viac ako 90 km) cez horské priechody Donovaly a Čertovica po cestách I. triedy, ktorých prejazd najmä pre nákladnú dopravu v zimnom období je komplikovaný. V tomto prípade možno uvažovať o využití súbežnej železničnej trate za predpokladu jej dobrého technického stavu, voľnej kapacity a vybudovania dočasných prekladísk.



Zdroj: spracovanie NKÚ SR s využitím maps.google.com

PRÍLOHA Č. 4 – REGIONÁLNE OSOBITOSTI SAMOSPRÁVYCH KRAJOV A SSC**Košický samosprávny kraj**

Vyšší výskyt mostov problematickej konštrukcie „vloššák“, náročnej na údržbu s viacerými prípadmi náhleho poškodenia. Po mimoriadnej prehliadke bol pri 41 mostoch (80 % z preverovaného počtu) zistený zhoršený stupeň stavebno-technického stavu. Nezaradenie piatich mostov do najhoršieho stupňa VII. s následkom okamžitého uzatvorenia bolo možné len na základe osobitných opatrení, ako bola mesačná frekvencia prehliadok, podopretie poškodených nosníkov, či zmena organizácie dopravy. Odhadované náklady na odstránenie závad na týchto mostoch boli v sume, ktorá zodpovedá hodnote trojročného vlastného rozpočtu.

Na kontrolu hmotnosti nákladných vozidiel bola zakúpená váha, ktorá sa pre problémy s jej certifikáciou v praxi nevyužíva.

Prešovský samosprávny kraj

Súčasťou vypracovaného mostného programu bolo finančné vyčíslenie požiadaviek na vypracovanie projektovej dokumentácie a realizáciu rekonštrukcie jednotlivých mostných objektov podľa stupňov stavebno-technického stavu do roku 2025 v celkovej sume takmer 41 mil. eur.

Žilinský samosprávny kraj

Ako jediný samosprávny kraj mal v programovom rozpočte primerane riešenú problematiku mostov, v rámci ktorého boli priebežne vypracovávané projekty na rekonštrukcie mostov v najhorších stupňoch stavebno-technického stavu.

Trenčiansky samosprávny kraj

Kraj aktívne využíval všetky formy dotácií a nenávratných finančných príspevkov na cestnú infraštruktúru. Bol jedným z krajov, ktorý žiadal rezorty dopravy a financií o vytvorenie fondu na financovanie rekonštrukcií regionálnych ciest a mostov z dôvodu, že potreba ich financovania presahuje možnosti rozpočtu samosprávneho kraja.

Banskobystrický samosprávny kraj.

Tento kraj nemohol prijímať finančné prostriedky z eurofondov pre predchádzajúce pochybenia, preto boli všetky činnosti správcu financované do roku 2018 len z vlastných zdrojov. Po zmene podmienok od roku 2019 v rámci osobitnej výzvy len pre tento samosprávny kraj boli zazmluvnené projekty rekonštrukcií úsekov ciest vrátane mostov v celkovej sume viac ako 40 mil. eur. Zistené boli významné rozdiely v počtoch mostov v evidenciách vlastníka a správcu.

Trnavský samosprávny kraj

Rovnako ako ďalšie samosprávne kraje poukázal na problematiku nevysporiadaných vlastníckych práv k pozemkom pod cestnou infraštruktúrou, osobitne v prípade mostov aj na sieťové rozvody (voda, plyn, elektrická energia, telekomunikácie), ktorých výskyt na mostoch v prípade rekonštrukcie komplikuje a predražuje stavbu. Problém pretrváva od čias delimitácie majetku v roku 2004.

Nitriansky samosprávny kraj

Správa o stavebno-technickom stave mostov vo vlastníctve Nitrianskeho samosprávneho kraja za príslušný rok bola pravidelne predkladaná do zastupiteľstva.

Bratislavský samosprávny kraj

Samosprávny kraj transformuje správcu zo súčasnej podoby akciovej spoločnosti. Bol odkúpený od súkromného spoluvlastníka jeho 32 % podiel a samosprávny kraj stal sa jediným akcionárom. Celý proces nebol v čase výkonu kontroly ukončený.

Na mostoch nebola vykonaná počas rokov 2017 – 2020 ani jedna diagnostika.

SSC

Zo štyroch útvarov IVSC je pri jednom – IVSC ZA podstatne lepší stavebno-technický stav mostov v porovnaní s ostatnými.