



Správa o výsledku kontroly 2025

Investičné projekty v cestnej doprave

Najvyšší kontrolný úrad SR
Ľubomír Andrassy, predseda

Kontrolovali sme

Ministerstvo dopravy Slovenskej republiky a Slovenskú správu ciest

Štát je prostredníctvom MD SR vlastníkom najvýznamnejšej časti cestnej infraštruktúry v podobe siete diaľnic, rýchlostných ciest a ciest I. triedy. Ich budovanie a správa v podobe údržby a opráv sú zverené dvom správcom: Národnej diaľničnej spoločnosti, a. s., a Slovenskej správe ciest.

Budovanie a rekonštrukcia cestnej infraštruktúry, ako aj zabezpečenie plynulej a bezpečnej premávky, patrí k finančne najnáročnejším činnostiam, ktoré zabezpečuje štát. Rovnaké činnosti zabezpečujú aj samosprávne kraje prostredníctvom ciest II. a III. triedy, ktoré zabezpečujú dopravnú dostupnosť regiónov a budú kontrolované v druhom polroku 2025.

Ako sme postupovali

Kontrola bola realizovaná podľa zákona o NKÚ SR a štandardov, ktoré vychádzajú zo základných princípov kontroly v rámci medzinárodných štandardov najvyšších kontrolných inštitúcií (ISSAI). Kontrola bola vykonaná na MD SR a SSC. Kontrolovaným obdobím boli roky 2021 – 2024, v prípade potreby aj súvisiace obdobia, pričom súčasťou kontroly bolo aj preverenie plnenia opatrení z predchádzajúcej kontroly NKÚ SR, ktorá bola zameraná na stav mostov. Počas kontroly bolo využité najmä preskúmanie dokladov, analýzy a prepočty získaných údajov a rozhovory. Údaje od NDS, a. s., potrebné pri kontrole, boli získané prostredníctvom MD SR.

Prečo sme kontrolovali

Budovanie a bezpečná prevádzka cestnej infraštruktúry sú významné nielen z pohľadu medzinárodnej a celoštátnej nákladnej dopravy, ale ovplyvňujú aj každodenný život obyvateľov.

Stav tejto infraštruktúry v podobe siete diaľnic a rýchlostných ciest, ale aj prevádzkový stav ciest I. triedy a mostov na nich je téma, ktorej NKÚ SR v rámci kontrolnej činnosti dlhodobo venuje pozornosť. Táto téma je súčasne predmetom mediálneho záujmu, najmä v prípadoch náhleho kolapsu mostov alebo časti ich konštrukcie, napríklad pri Banskej Bystrici nad cestou R1, ale aj v Poprade a pri Brodskom nad železničnou traťou.

Čo sme zistili

- SR do svojich strategických dokumentov zahrnula všetky medzinárodné záväzky, ktoré SR vyplývajú z právnych predpisov EÚ, minimálne od roku 2013.
- Celý investičný proces od vypracovania štúdie po uvedenie do prevádzky trvá viac ako 14 rokov, preto nebudú do roku 2030 v prevádzke všetky úseky diaľnic a rýchlostných ciest zahrnuté v základnej sieti TEN-T, napr. D1 od Košíc po štátnu hranicu s Ukrajinou, D1 Turany – Hubová, R6 v úseku Púchov – štátna hranica s ČR.
- Zároveň existuje riziko nesplnenia záväzkov aj v ďalších obdobiach ku koncu rokov 2040 a 2050, napr. R4 v úseku Prešov – štátna hranica s Poľskou republikou, ktorej nadväzujúce úseky v susedných krajinách sú dobudované, resp. rozostavané.
- Hlavným zdrojom financovania sú finančné prostriedky zo štátneho rozpočtu a do roku 2029 aj fondy EÚ, pričom potreba finančných zdrojov dlhodobo presahuje dostupný finančný rámec.
- Odhad potreby zdrojov len do cestnej infraštruktúry do roku 2030 podľa pripravených projektov, nie podľa priorít, je 5,6 mld. eur, z toho fondy EÚ v sume 1,1 mld. eur.
- Prostredníctvom memoranda o veľkoplošných opravách ciest I. triedy sa v rokoch 2021 – 2024 obnovil povrch 504,5 km ciest, ale dĺžka ciest v najlepších dvoch stupňoch stavebno-technického stavu vzrástla len o 230,8 km.
- Prínosom z dokončených úsekov diaľnic a rýchlostných ciest je najmä nárast ich celkovej dĺžky, skracovanie jazdnej doby v dokončených úsekoch, zvyšovanie bezpečnosti premávky a v lepšej dopravnej dostupnosti priľahlých oblastí. V minulosti boli prípady, keď takto získaný čas sa strácal v nedobudovaných úsekoch (Považská Bystrica, Prešov), aktuálne vznikajú takéto úseky vo Zvolene medzi R1 a R2 a na D1 v úseku Turany-Hubová;
- Nedostatočná cyklická obnova a modernizácia zvyšuje investičný dlh. Priemerný ročný počet rekonštruovaných mostov na cestách I. triedy vzrástol z 11 (v období rokov 2017 až 2020) na 17 (v období rokov 2021 až 2024), celkový počet mostov v najhorších stupňoch stavebno-technického stavu vzrástol z 563 v roku 2020 na 845 v roku 2024, čo je približne každý druhý most.
- Za roky 2021 až 2024 bolo odovzdaných v priemerne 15 km diaľnic a rýchlostných ciest, na splnenie všetkých záväzkov je potrebné do roku 2050 každoročne odovzdať do prevádzky 26 km.



Čo odporúčame

NKÚ SR odporúča

Vláde SR

- na základe zistených nedostatkov a pretrvávajúcich problémov a na základe skúseností susedných krajín zriadiť štátny účelový fond, ktorý by zabezpečoval financovanie modernizácie dopravnej infraštruktúry.
- uložiť Ministerstvu dopravy SR uznesením vlády vypracovať správu o príčinách meškaní, analýzu finančných potrieb vyplývajúcu najmä z medzinárodných záväzkov a akčný plán na obdobie minimálne 5 rokov.

Ministerstvu dopravy SR

- vytvoriť v rámci programového rozpočtu štruktúru v podobe podprogramu alebo prvku, v rámci ktorej sa bude vykazovať plnenie medzinárodných záväzkov v oblasti dopravnej infraštruktúry.

Ministerstvu financií SR

- vytvárať v rozpočtovom procese verejnej správy nástroje, ktoré v strednodobom a dlhodobom horizonte umožnia lepšie plánovať, projektovať a realizovať finančne náročné dlhodobé investičné projekty v rámci tých rozpočtových kapitol, kde sa realizujú.

VÝKON KONTROLNEJ AKCIE

Účel kontrolnej akcie

Účelom kontroly bolo preveriť prínos ukončených a realizovaných investičných projektov cestnej infraštruktúry, plnenie medzinárodných záväzkov a zabezpečenie dostupnosti regiónov v rámci SR, ako aj účinnosť opatrení prijatých po predchádzajúcej kontrole mostov. Predmetom kontroly bola príprava investičných projektov a zabezpečenie ich financovania, realizácia a prínosy investičných projektov a plnenie opatrení z kontroly mostov.

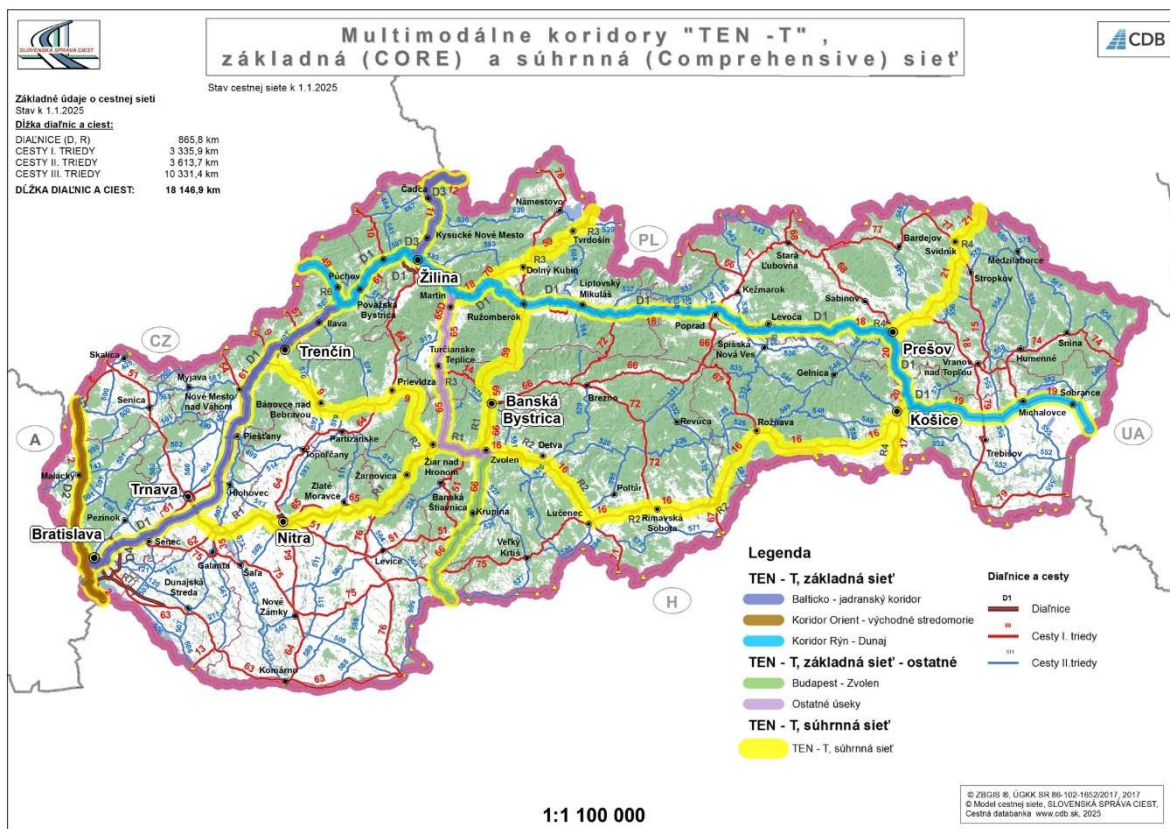
Rámec kontrolnej akcie

Kontrola bola vykonaná ako kontrola súladu s prvkami výkonnosti na MD SR a v ním zriadenej rozpočtovej organizácii SSC. V rámci kontroly boli detailne preverené doklady a dokumenty súvisiace s predmetom kontroly. V súlade so zákonom o NKÚ SR boli vyžadované doklady, písomné informácie a vysvetlenia. Počas výkonu kontroly boli uplatnené rôzne kontrolárske metódy a techniky, najmä preskúmanie predloženej dokumentácie, analýzy, prepočty, rozhovory so zamestnancami kontrolovaného subjektu. Preverené údaje boli vybrané neštatistickými metódami na základe profesionálneho úsudku kontrolóra.

Výsledky kontrolnej akcie

Cestnú sieť SR tvorilo k 31. 12. 2024 spolu 545,7 km diaľnic a 320,2 km rýchlostných ciest, z ktorých bolo v polovičnom profile 57,3 km. Spolu 29 okresov z celkového počtu 79, t. j. viac ako tretina, nemalo na svojom území žiaden úsek diaľnice ani rýchlostnej cesty. Z tohto počtu je 14 okresov v prešovskom a košickom kraji. Celková dĺžka ciest I. triedy, ktoré sú kľúčové pre dopravnú obsluhu regiónov a čiastočne aj celoštátnu dopravu bola 3 335,9 km. Žiaden úsek cesty I. triedy nemalo päť okresov (Gelnica, Medzilaborce, Myjava, Pezinok a Poltár).

Mapa cestnej časti koridorov TEN-T k 01.01.2025



Zdroj: (v plnom rozlíšení): <https://www.cdb.sk/sk/cestna-siet-SR/Medzinarodne-tahy/Pan-Europske-koridory-TEN-T.alej>

Dôležitou súčasťou cestnej siete sú trasy medzinárodných koridorov TEN-T v celkovej dĺžke 1 535,5 km, z čoho je 502,6 km v trase diaľnice, 255,7 km v trase rýchlostnej cesty a 777,2 km v trase cesty I. triedy. Ich dobudovanie a prevádzka sú spojené s potrebou vysokého objemu finančných prostriedkov.

Plánovanie a priority investícií do cestnej infraštruktúry

Medzinárodné záväzky v oblasti cestnej infraštruktúry vyplývajú pre SR z legislatívy EÚ minimálne od roku 2013. Nariadenie EÚ o sieti medzinárodných dopravných koridorov (TEN-T) predstavuje základný nástroj pre vybudovanie spoľahlivej, plynulej a vysokokvalitnej transeurópskej dopravnej siete, ktorá sa má postupne rozvíjať v troch krokoch: dokončenie základnej siete do 31. 12. 2030, rozšírenie základnej siete do 31. 12. 2040 a súhrnnej siete do 31. 12. 2050.

Strategický plán rozvoja dopravy SR do roku 2030 bol kľúčovým dokumentom dlhodobého charakteru, ktorého cieľom bolo nastaviť efektívny smer rozvoja dopravného sektora a určiť spôsob realizácie jeho rozvojovej vízie. Cieľová rozvojová vízia s horizontom roku 2030 bola definovaná vo väzbe na európske strategické a rozvojové dokumenty. Medzinárodné záväzky boli v rámci SR v plnom rozsahu zahrnuté – prostredníctvom strategických globálnych a horizontálnych špecifických cieľov, vrátane opatrení – až do úrovne TEN-T súhrnnej siete. Zoznam prioritných projektov, ako aj harmonogram pre plánovanie a výstavbu cestnej infraštruktúry obsahovali detailné informácie o stave realizácie, zdrojoch financovania a termínoch súvisiacich s predpokladaným ukončením jednotlivých fáz projektov.

Plánovanie výstavby je v podmienkach SR dlhodobý proces, ktorý trvá viac ako desať rokov do začatia výstavby a zahŕňa, podľa NDS, a. s., minimálne osem krokov (viď príloha 1). Ďalej takmer štyri roky trvá samotná výstavba a následné uvedenie do prevádzky. Z dôvodu urýchlenia týchto procesov bol v roku 2024 schválený zákon o strategických investíciách. Do konca roka 2024 bolo vládou SR schválených 13 investícií uvedených v prílohe 2 z oblasti cestnej dopravy, pričom ich súčasťou boli aj projekty mimo základnej siete TEN-T s termínom dokončenia do 31. 12. 2030. Zákon bol v gescii samotného MD SR, ale prísne legislatívne nastavenie lehôt a procesov malo za následok, že vo dvoch preverovaných prípadoch boli osvedčenia pre investorov strategických investícií vydané MD SR po zákonom stanovenej lehote.

Hlavným zdrojom financovania výstavby cestnej infraštruktúry boli štátny rozpočet a finančné prostriedky z fondov EÚ vo všetkých programových obdobiach. Plán obnovy a odolnosti, ako ďalší zdroj, je pri cestnej infraštruktúre využiteľný len vo vybraných projektoch a v obmedzenej miere. Aktualizovaný finančný rámec dopravnej infraštruktúry do roku 2030 bol vypracovaný v roku 2022. Dôvodom bolo splnenie podmienky implementácie EÚ fondov po roku 2020, ako aj aktualizácia finančného rámca do roku 2030, zohľadňujúceho nový viacročný finančný mechanizmus 2021 – 2027 a nové mechanizmy v rámci EÚ, a to ako reakcia na hospodársku recesiu zapríčinenú celosvetovou pandémiou ochorenia COVID-19.

Podľa vyhodnotenia stratégie dopravy v roku 2024 nebol harmonogram prípravy a výstavby projektov cestnej infraštruktúry relevantne prepojený na dlhodobé plány financovania a nekorešpondoval s rozpočtom verejnej správy. Súčasné nastavenie rozpočtu verejnej správy na tri roky nevytváralo podmienky pre dlhodobé záväzné plánovanie infraštruktúrnych projektov. Rovnako sa to týkalo aj bežnej údržby, ktorej absencia negatívne vplývala na rozvojové investičné projekty, keď údržba bola nahrádzaná investíciami.

Výčíslenie potreby finančných zdrojov vrátane fondov EÚ do roku 2030 je uvedené v nasledujúcej tabuľke.

Investície do diaľnic a ciest I. triedy, r. 2024 – 2030

(údaje v mil. eur)

Rok	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	Spolu
Diaľnice a rýchlostné cesty	493,1	312,0	406,8	571,4	735,7	753,3	685,7	3 958,0
- z toho fondy EÚ bez spolufinancovania	109,2	126,0	142,8	151,2	167,9	142,7	0,0	839,8
Cesty I. triedy	358,0	238,6	196,1	196,2	222,3	231,7	216,5	1 659,4
z toho fondy EÚ bez spolufinancovania	31,3	36,1	40,9	43,3	48,1	40,9	0,0	240,6
Spolu	851,1	550,6	602,9	767,6	958,0	985,0	902,2	5 617,4

Zdroj: MD SR / MF SR – Priority vo výstavbe cestnej infraštruktúry

Uvedené údaje sú zostavené podľa pripravených investičných projektov, ktoré sa aktuálne realizujú alebo sa budú realizovať v danom období, aj keď nie všetky sú súčasťou základnej siete TEN-T s termínom dokončenia do konca roka 2030. Reálna potreba zdrojov, zohľadňujúca zámer zlepšovať stav ciest I. triedy a mostov, bude preto vyššia a vyžiadala si nároky prioritne na štátny rozpočet, pretože od roku 2030 je predpoklad, že fondy EÚ nebude možné využiť na budovanie cestnej infraštruktúry.

Celková potreba financovania na dobudovanie komplexnej dopravnej infraštruktúry siete TEN-T je podstatne vyššia ako potreba len v cestnej infraštruktúre, lebo sieť TEN-T zahŕňa aj železničnú, leteckú a vodnú infraštruktúru.

Investičné potreby podľa druhov dopravy a charakteru TEN-T koridoru

TEN-T	Cestná infraštruktúra		Ostatná infraštruktúra (železničná, vodná, letecká)		Dopravná infraštruktúra spolu	
	Investičné potreby (mil. eur)	dĺžka (km)	Investičné potreby (mil. eur)	dĺžka (km)	Investičné potreby (mil. eur)	dĺžka (km)
Základná sieť do 31. 12. 2030	6 032,7	257,3	12 918,6	730,4	18 951,3	987,7
Rozšírená sieť do 31. 12. 2040	1 775,5	60,3	4 651,7	417,0	6 427,2	477,3
Súhrnná sieť do 31. 12. 2050	9 643,3	338,3	1 848,2	323,9	11 491,5	662,2
Celkom	17 451,5	655,9	19 418,5	1 471,3	36 870,0	2 127,2

Zdroj: MD SR

Niektoré úseky TEN-T základnej siete, napr. D1 Bidovce - Sobrance - štátna hranica SR/UA, R6 Púchov - štátna hranica SR/ČR nebudú dokončené v termíne do 31. 12. 2030. Ciele nebudú naplnené nielen z časového, ale v niektorých prípadoch ani z kvalitatívneho hľadiska. Príkladom toho je úsek R6 medzi Púchovom a štátnou hranicou s ČR, ktorý je dlhodobu plánovaný len v polovičnom profile bez smerového rozdelenia vzhľadom na aktuálne, ako aj výhľadovo nízke intenzity cestnej dopravy. Rovnaký prístup zvolila aj ČR, ktorá na svojom prihraničnom území plánuje polovičný profil z rovnakých dôvodov od štátnej hranice so SR až po Vizovice. Nariadenie EÚ stanovuje, že cesty majú mať vybudované jazdné pásy pre premávku v oboch smeroch vzájomne oddelené buď deliacim pásom, ktorý nie je určený na premávku, alebo iným spôsobom zabezpečujúcim rovnocenný stupeň bezpečnosti, čo nebude v tomto prípade dodržané.

Investície do ciest I. triedy sú plánované v rámci harmonogramu investičných projektov, a to najmä z pohľadu zabezpečenia bezpečnej a plynulej premávky, t. j. dobudovania alebo skvalitňovania bezpečnostných prvkov a odstraňovania kolíznych bodov. Plánovanie výstavby nových úsekov ciest v podobe preložiek a obchvatov miest sa realizuje najmä v porovnaní s ČR v menšej miere. Zdrojom financovania investičných projektov je štátny rozpočet a fondy EÚ, pričom reálna potreba identifikovaná v rámci systému hospodárenia s vozovkami a cestami prevyšuje finančné možnosti SSC. Tá je z hľadiska rozpočtu, harmonogramu realizácie investičných projektov závislá od MD SR ako zriaďovateľa. Všetky tieto skutočnosti, vrátane úpravy vzájomných práv a povinností, sú predmetom kontraktu, ktorý MD SR uzatvára so SSC na každý kalendárny rok podľa uznesenia vlády SR. Pri jeho vypracovaní nebol dodržaný termín vypracovania MD SR a zo strany SSC neboli dodržané viaceré povinnosti v podobe činností a termínov ich vykonania, ktoré účastníkom z dokumentu vyplývali.

Realizácia vybraných investičných projektov

Celkový prehľad rozostavaných úsekov, resp. nedávno odovzdaných do užívania sa nachádza v prílohe č. 3.

Počas kontrolovaného obdobia bolo dobudovaných 34,7 km diaľnic. Najvýznamnejšie boli úseky D1 Prešov Západ - Prešov Juh a Hričovské Podhradie - Lietavská Lúčka. Dĺžka siete rýchlostných ciest sa zvýšila o 23,2 km, pričom najvýznamnejšie boli úseky R2 Mýtna - Lovinobaňa a R4 Prešov severný obchvat I. etapa. Takéto tempo budovania nie je dostatočné, pretože pri takmer 15 km priemernom ročnom prírastku počtu kilometrov diaľnic a rýchlostných ciest sa do roku 2050 dobuduje 375 km a potreba len v rámci siete TEN-T je 656 km.

Dĺžku siete ciest I. triedy zvýšili o 7,1 km dva úseky: obchvat obce Plavnica v sume 31,6 mil. eur bez DPH, ktorá bola zvýšená cez inflačnú doložku a z dôvodu úpravy technického riešenia o sumu 3,3 mil. eur bez DPH a časť obchvatu mesta Brezno. Aj napriek tomu sa celková dĺžka siete ciest I. triedy znížila o 1,1 km z dôvodu ich preklasifikovania medzi jednotlivými triedami alebo ich zánikom.

Preverením rozostavaných projektov bolo zistené, že počas realizácie bola z rôznych dôvodov, napr. iné geologické podmienky v porovnaní s projektom, zlé trasovanie, výrazný nárast cien z dôvodu externých vplyvov predĺžovaná doba výstavby, zvyšovala sa celková cena diela alebo sa menila štruktúra financovania. Ako príklad možno uviesť takmer 15 km úsek diaľnice D1 Hubová - Ivachnová, kde zmluva na výstavbu bola podpísaná v sume 288,8 mil. eur bez DPH v roku 2013 s predpokladanou dobou výstavby 3,5 roka spolufinancovaná z fondov EÚ. Z dôvodu nepriaznivých geologických podmienok bola výstavba prerušená v roku 2016 a projekt zásadne upravený. Aktuálne by úsek mal byť odovzdaný do prevádzky koncom roka 2025 s aktuálnou zmluvnou cenou 633,3 mil. eur bez DPH. Takýto časový posun mal za následok rozdelenie projektu na dve fázy, aby bolo možné zabezpečiť financovanie v rámci dvoch programových období. Dofinancovanie projektu však prebieha už výlučne z prostriedkov štátneho rozpočtu, pričom jednotková cena za km vzrástla z pôvodnej sumy 19,38 mil. eur na 42,5 mil. eur.

Projekt cesty I/9 v úseku Chocholná - Mníchova Lehota mal plánovaný začiatok realizácie na august 2014, ale v skutočnosti začal až v marci 2021, kedy bola podpísaná zmluva o nenávratnom finančnom príspevku s predpokladaným termínom ukončenia do decembra 2023 a zmluvnou cenou 16,5 mil. eur s DPH. Pre havarijný stav dvoch mostov, zistený počas realizácie, bol projekt upravený z rekonštrukcie dvoch mostov na ich demoláciu a novú výstavbu. Doba realizácie je aktuálne do septembra 2026, preto dokončenie bude financované zo zdrojov štátneho rozpočtu, pričom aktuálna zmluvná cena je 39,8 mil. eur s DPH.

Aj napriek týmto skutočnostiam bolo MD SR schopné zabezpečiť ich vyčerpanie realokáciou prostriedkov z fondov EÚ na iné projekty cestnej infraštruktúry alebo na projekty železničnej infraštruktúry.

Projekt I. etapy R4 severného obchvatu Prešova, vrátane tunela v dĺžke takmer 1,2 km, ktorý sa začal budovať v júli 2019, mal predpokladané ukončenie v marci 2023. Bol uvedený do prevádzky v septembri 2023, teda len s polročným oneskorením. Uvedením do prevádzky sa začali dosahovať benefity v podobe znižovania škodlivých emisií a skrátenia doby prejazdu, ktoré boli plánované a vyhodnocované počas spracovania projektu.

Pri všetkých ukončených projektoch boli splnené merateľné ukazovatele projektov, ktorými boli dĺžka vybudovaného úseku, resp. skrátenie jazdnej doby. Praktický prínos skrátenia jazdnej doby je však deklarovaný a dodržaný len na vybudovanom úseku. V prípadoch, keď vybudované a budované úseky nie sú fyzicky napojené na existujúcu sieť, existuje riziko, že časová úspora dosiahnutá na novovybudovanom úseku sa stratí pri čakaní v kolónach medzi jednotlivými úsekmi. Historicky sa to dialo v čase, keď neboli dobudované úseky D1 pri Považskej Bystrici alebo v Prešove. Aktuálne hrozí vznik takéhoto úzkeho hrdla pri Zvolene, kde chýba prepojenie v úseku R2 Zvolen západ - Zvolen východ, čo je spojnica medzi existujúcou R1 a vybudovanými, resp. aktuálne dokončovanými úsekmi R2 od Zvolena po Lučenec.

Budovanie R2 v úseku Zvolen Lučenec

Úsek rýchlostnej cesty od - do		Dĺžka v km	Stav
R1 / R2 Zvolen, západ	R2 Zvolen, východ	17,5	zaradený do strategických investícií
R2 Zvolen, východ	R2 Pstruša	7,8	v prevádzke od 2017
R2 Pstruša	R2 Kriváň	10,3	v prevádzke od 2015
R2 Kriváň	R2 Mýtina	9,1	Výstavba, predpoklad uvedenia do prevádzky 4Q/2025, 1Q/2026
R2 Mýtina	R2 Tomášovce	13,5	v prevádzke od 2022

Zdroj: MD SR, NDS, a. s.

Po odovzdaní do užívania budovaného úseku R2 Kriváň - Mýtina vznikne spolu s dokončenými úsekmi R2 Zvolen východ - Kriváň a R2 Mýtina - Lovinobaňa súvislý úsek R2 dlhý takmer 41 km. Tento úsek bude jednoznačne prínosom pre tú časť dopravy, ktorej cieľ cesty je vo Zvolene v smere od Lučenca. Pre tranzitnú časť dopravy od Lučenca, ktorá bude pokračovať ďalej na západ alebo sever, existuje významné riziko, že zdržanie v nevybudovanom obchvate Zvolena bude vyššie ako získaná časová úspora na dokončenom úseku R2. Celkový prínos bude možné vyčíslieť len na základe poznania pomeru intenzity tranzitnej a miestnej dopravy a ďalších parametrov, ktoré možno získať len s využitím systematického monitoringu dopravy, ktorý sa doteraz nevykonáva v potrebnom rozsahu. Dobudovanie prepojenia na R1 cez Zvolen minimálne vo dvoch variantoch bolo predmetom dlhoročných diskusií. Aktuálne je tento úsek zaradený medzi investičné priority rozhodnutím vlády SR.

Velkoplošné opravy ciest I. triedy

V roku 2019 bolo podpísané memorandum o spolupráci medzi MF SR a MD SR. Jeho cieľom bolo – počas štyroch rokov zabezpečiť spoluprácu pri projekte veľkoplošných opráv a údržby ciest I. triedy za celkovú sumu 200 mil. eur. Memorandum, hoci bolo financované z bežných výdavkov, bolo podobné investičným projektom z hľadiska viacročnej doby realizácie a celkového objemu finančných prostriedkov.

Memorandum bolo ukončené k 31. 12. 2024 po uplynutí štyroch po sebe idúcich rokoch realizácie, pričom bolo v skutočnosti vyčerpaných len 173,3 mil. eur z celkovej sumy 200,0 mil. eur.

Skutočné bežné výdavky v rokoch 2021 – 2024 na prvok Údržba a opravy ciest I. triedy

(v eurách)

Názov	Rok 2021	Rok 2022	Rok 2023	Rok 2024	Spolu
Celkom bežné výdavky na prvok 530104 – Údržba a opravy ciest I. triedy	118 444 991,57	85 798 352,75	88 709 745,91	87 529 233,00	380 482 323,23
z toho veľkoplošné opravy (memorandum)	68 531 191,84	35 453 688,66	29 269 874,29	40 000 000,00	173 254 754,79
% výdavkov z memoranda k celkovým výdavkom na prvok 530104	57,86	41,32	33,00	45,70	45,54

Zdroj: MD SR, SSC

Výdavky v rámci memoranda významným spôsobom navýšili celkové bežné výdavky SSC na údržbu a opravy ciest I. triedy. Ich podiel v období rokov 2021 až 2024 bol od 33,00 % do 57,86 % z celkových výdavkov na údržbu a opravy. Počas tohto obdobia bolo opravených spolu 504,50 km ciest I. triedy, t. j. v priemere 126,13 km ročne pri priemernej cene 343 418,63 eur/km. Kontrolou dokumentácie z vykonanej realizácie vybraných úsekov bolo zistené, že pred aj po vykonaní opravy bola vykonaná diagnostika a následne podľa jej výsledkov bol stavebno-technický stav opraveného úseku zlepšený. Nedostatky zistené v záručnej dobe boli reklamované a dodávateľom odstránené.

Celkové zmeny v stave ciest počas rokov 2021 až 2024 sú uvedené v nasledujúcej tabuľke.

Stav ciest I. triedy v správe SSC

Stav ciest	Veľmi dobrý	Dobrý	Vyhovujúci	Nevyhovujúci	Havarijný	Celkom
k 30. 6. 2021 v km	1 600,67	107,18	243,55	1 043,97	250,21	3 245,58
podiel v %	49,32	3,30	7,50	32,17	7,71	100,00
k 30. 6. 2024 v km	1 831,41	68,91	272,52	899,68	251,67	3 324,19
podiel v %	55,09	2,07	8,20	27,06	7,57	100,00

Zdroj: SSC

Hoci bolo za štyri roky opravených 504,50 km ciest, dĺžka ciest v stave veľmi dobrý vzrástla iba o 230,84 km na 1 831,41 km. To je podiel 55,09 % na celkovej dĺžke ciest I. triedy. Dôvodom bola najmä skutočnosť, že súčasne boli preklasifikované na horší stav iné úseky ciest. To potvrdzuje aj dĺžka ciest v stave nevyhovujúci, ktorá za rovnaké obdobie klesla len o 144,29 km na 899,68 km, pričom dĺžka ciest v havarijnom stave sa prakticky nezmenila.

Podľa týchto údajov možno skonštatovať, že memorandum prostriedkov na navýšenie finančných prostriedkov na financovanie opráv a údržby bolo prínosom pre stav ciest I. triedy. Na celkové zlepšenie ich stavu je však potrebné transformovať takýto jednorazový nástroj na systémový viacročný zdroj financovania.

Odhad potreby finančných zdrojov na celoplošné opravy vychádza zo životnosti obrusnej vrstvy vozovky počas prvých 15 rokov z 20 ročnej prevádzkovej životnosti. Ročne je potrebné opraviť 1/15 z celkovej dĺžky 3 324,19 km ciest I. triedy. Je to 221,61 km, t. j. o 75,70 % viac, ako bolo obnovované v rámci memoranda v rokoch 2021 – 2024. Bez zohľadnenia inflácie je to 76,11 mil. eur ročne, čo je o 32,80 mil. eur ročne viac, ako bola priemerná, ročne vynaložená suma počas memoranda. Takéto navýšenie v konečnom dôsledku zabezpečuje len jednoduchú cyklickú obnovu v rámci prevádzkovej životnosti. Postupné zlepšovanie stavu vyžaduje vyšší objem finančných zdrojov.

Medzinárodné porovnanie

Porovnanie vybraných údajov cestnej infraštruktúry SR so susednými štátmi

Položka	SR	Poľsko	Maďarsko	ČR
Celková dĺžka siete diaľnic a rýchlostných ciest v prevádzke k 1. 1. 2025 v km	866	5 206	1 908	1 486
z toho vybudovaných v polovičnom profile v km	83	N/A	0	16
Celková dĺžka siete diaľnic a rýchlostných ciest odovzdaných do prevádzky v rokoch 2021 – 2024 v km	58	1 400	170	202
Podiel novovybudovaných úsekov na celkovej dĺžke v %	7	27	9	14
z toho vybudovaných v polovičnom profile v km	0	N/A	0	12
Celková dĺžka siete ciest I. triedy (resp. podobných) v prevádzke k 1. 1. 2025 v km	3 335	19 300	2 170	5 727
z toho odovzdaných do prevádzky v rokoch 2021 – 2024 v km (napr. novovybudované cesty, alebo preložky existujúcich ciest (obchvaty miest))	7	156	0	119

Zdroj: podklady od NKÚ jednotlivých krajín

Tempo výstavby diaľnic je rôzne, najintenzívnejšie je v Poľsku, ktoré podstatnú časť siete diaľnic a rýchlostných ciest vybudovalo po vstupe do EÚ. Z hľadiska ciest I. triedy možno konštatovať, že ich sieť rozširuje najmä ČR, ktorá v časovom horizonte do roku 2050 plánuje dobudovať prepojenie krajských miest cestami I. triedy a priebežne buduje obchvaty miest aj obcí. ČR financuje výstavbu prostredníctvom Štátneho fondu dopravnej infraštruktúry, ktorého časť príjmov tvoria aj výnosy zo spotrebnej dane z uhľovodíkových palív.

Dopady prijatých opatrení

NKÚ SR vykonal v roku 2021 kontrolu mostov na cestách I. triedy, ktoré sú vo vlastníctve štátu, ako aj kontrolu mostov na cestách II. a III. triedy, ktoré sú vo vlastníctve samosprávnych krajov. Mosty tvoria významnú časť cestnej infraštruktúry bez ohľadu na ich vlastníka.

Kontrolou bolo zistené, že systém údržby, opráv a ani modernizácie mostov nebol účinný, pretože stav mostov sa dlhodobo zhoršoval. Systém hospodárenia s mostami bol nastavený podľa platných technických predpisov, ale informácie o stave mostov neboli vždy správne a úplné, čo ovplyvňovalo všetky činnosti vykonávané jednotlivými správcami cestnej infraštruktúry.

Hlavným zdrojom financovania SSC, ako správcu mostov na cestách I. triedy, bol štátny rozpočet a fondy EÚ. Projektovanie a realizácia modernizácie a rekonštrukcie ciest a mostov nezodpovedalo identifikovanej potrebe, ale bolo prispôbované dostupným finančným zdrojom, ktoré boli rádovo nižšie než ich potreba.

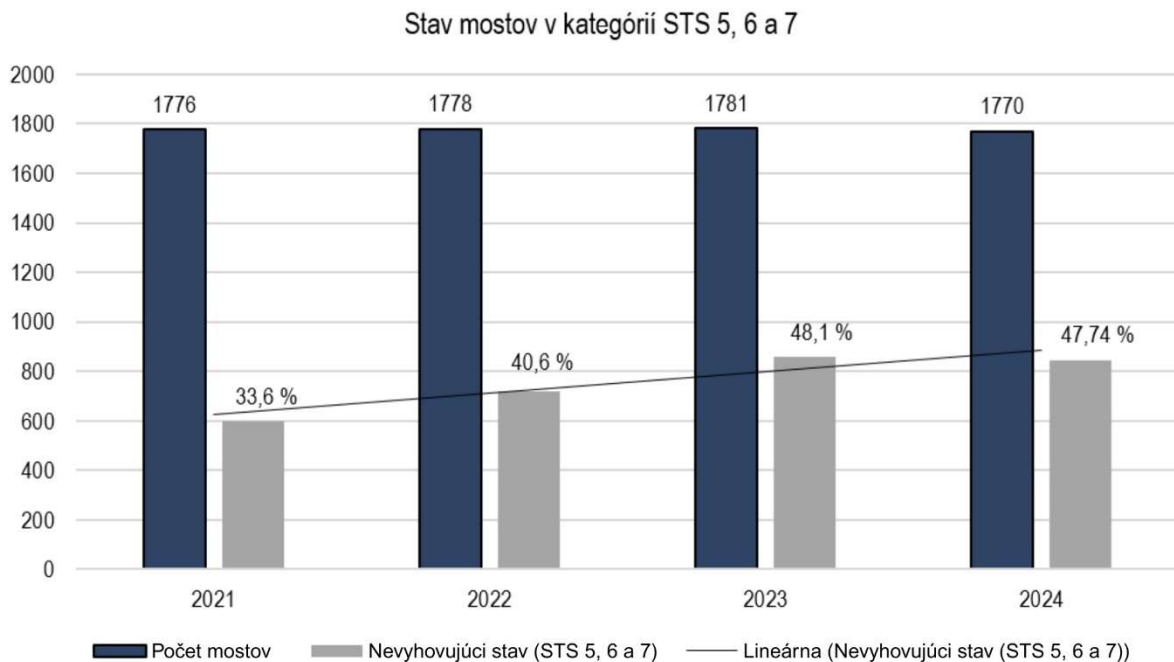
Preverením stavu plnenia prijatých opatrení bolo zistené, že z celkového počtu 17 opatrení nebolo možné vyhodnotiť plnenie 1 opatrenia. Zo zvyšných 16 opatrení bolo 5 splnených a 8 priebežne plnených opatrení, t. j. 81,25 % bolo účinných z hľadiska zlepšenia systému hospodárenia s mostami. Dve opatrenia boli splnené len čiastočne, keďže nebolo možné realizovať dané činnosti bez navýšenia finančných prostriedkov; jedno nebolo splnené.

Splnené opatrenia na MD SR sa týkali doplnenia programového rozpočtu o prvok zameraný na mosty a spracovania štúdií uskutočniteľnosti PPP projektov opráv, rekonštrukcie, výstavby ako náhrady pôvodných mostov a prevádzky vybraných mostov na cestách I. triedy s následným uzatvorením rámcovej dohody na poskytnutie služieb a zmluvy o dielo. Nesplnené opatrenie sa týkalo termínu vypracovania kontraktu.

V prípade SSC sa splnené opatrenia týkali najmä zabezpečenia výkonu bežných a hlavných prehliadok mostov, zosúladenia evidencie mostov medzi majetkovými účtami a údajmi vedenými v centrálnej evidencii databanky mostov, rozšírenia informačnej aplikácie mostov o systém automatickej notifikácie pre príslušného správcu mostného objektu, zabezpečenia materiálno-technického vybavenia pre prehliadkárov mostov a zosúladenia číselných výstupov o počte mostných objektoch uvádzaných vo výkazoch SSC. Čiastočne splnené opatrenie sa týkalo plánu opráv a rekonštrukcií, t. j. že niektoré činnosti sa nerealizovali z dôvodu podhodnoteného pridelovania finančných prostriedkov, na základe čoho sa realizovali len nevyhnutné opravy a rekonštrukcie.

V roku 2021 bolo zistené, že počas rokov 2017 – 2020 sa zrekonštruovalo priemerne 11 mostov ročne. Priemerný počet v období rokov 2021 – 2024 sa zvýšil na 17 mostov ročne. Stav mostov v najhorších stupňoch ich stavebno-technického stavu sa napriek zvýšeniu počtu rekonštruovaných mostov a aj zlepšeniu v nastavení procesov prostredníctvom plnenia opatrení zhoršil nasledovne.

Počty a podiel mostov v kategórii zlý, veľmi zlý a havarijný podľa stavebno-technického stavu



Zdroj: SSC

Kým v roku 2020 vyžadoval modernizáciu, resp. znovuvybudovanie každý tretí most na cestách I. triedy, v roku 2024 to už bol takmer každý druhý most.

Pri projektovanej životnosti mostov – 100 rokov, je na cyklickú obnovu potrebné každoročne obnoviť 18 mostov. Reálna potreba obnovy mostov je podstatne vyššia vzhľadom na ich vysoký priemerný vek a dlhodobu podfinancovanú bežnú údržbu. Životnosť mostov skracuje aj vyššia intenzita dopravy, najmä ťažká nákladná, ktorá je podstatne vyššia, ako boli očakávania pri výstavbe mostov pred rokom 1989. Potvrdzuje to nárast počtu mostov v najhoršom stave, čo bude komplikovať situáciu v prípade, ak budú potrebné obchádzkové trasy. Potvrdilo sa to aj pri nedávnom kolapse časti konštrukcie mosta ponad železničnú trať v Poprade, kde bolo na moste v havarijnom stave potrebné, z dôvodu trasovania obchádzky, zvýšiť dočasne jeho zaťažiteľnosť z 8 ton na 46 ton.

Záver

SR zahrnula medzinárodné záväzky v cestnej infraštruktúre do svojich strategických dokumentov. Finančné zdroje potrebné na ich splnenie dlhodobu presahujú možnosti SR aj pri zapojení fondov EÚ. Ich budovanie a prínos je najmä v podobe nárastu dĺžky cestnej siete, v rámci ktorej sa skracuje čas jazdy a zvyšuje bezpečnosť a plynulosť premávky. Po skúsenostiach z Považskej Bystrice a Prešova možno predpokladať, že získaná časová úspora sa zníži alebo zanikne pri prejazde cez nedobudované úseky (obchvat Zvolena, úsek D1 Turany-Hubová).

Potreba investícií sa zvyšuje aj z dôvodu dlhodobu podfinancovanej údržby a opráv najmä na cestách I. triedy. Prijaté opatrenia po kontrole stavu mostov od roku 2021 síce zlepšili nastavenie systému hospodárenia s mostami, ale bez dlhodobého a systematického navýšenia počtu rekonštruovaných mostov sa ich stav bude naďalej zhoršovať. Toto navýšenie je možné len zapojením dodatočných zdrojov v podobe finančných prostriedkov, ako aj projekčných a stavebných kapacít.

Reakcia kontrolovaného subjektu

Na MD SR aj SSC boli vypracované protokoly o výsledku kontroly, s obsahom ktorých boli oboznámení štatutári oboch kontrolovaných subjektov.

MD SR v stanovenom termíne predložilo námietku ku kontrolnému zisteniu, ktorá sa týkala vypracovania kontraktu so SSC. Námietka nebola akceptovaná.

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

Kontakt

Najvyšší kontrolný úrad SR

Priemyselná 2

824 73 Bratislava 26

☎ +421 2 501 149 11

✉ info@nku.gov.sk

Ministerstvo dopravy SR

Námestie Slobody 6

810 05 Bratislava

☎ +421 2 594 941 11

✉ info@mindop.sk

Slovenská správa ciest

Dúbravská cesta 1152/3

841 04 Bratislava-Karlova Ves

☎ +421 2 502 551 10

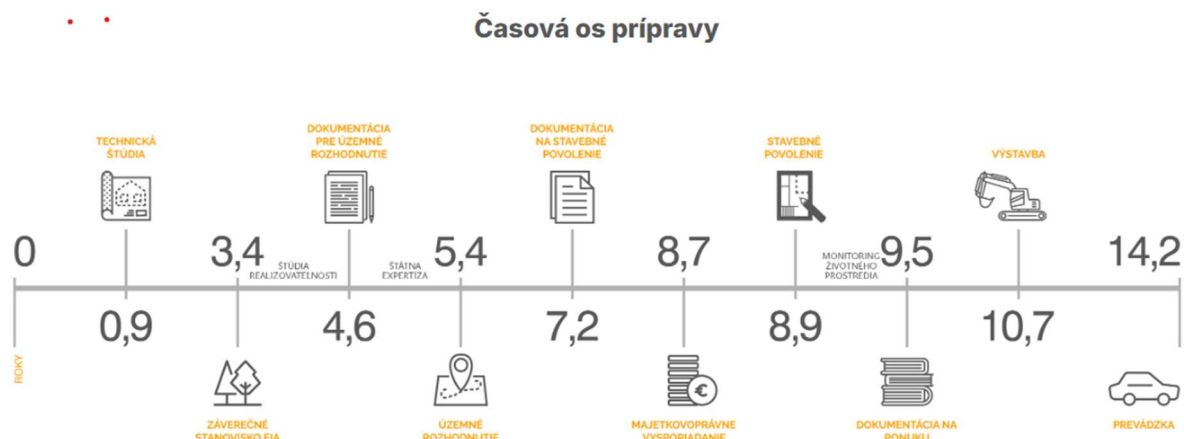
✉ ssc@ssc.sk

Zoznam použitých skratiek

ČR	Česká republika
DPH	daň z pridanej hodnoty
EÚ	Európska únia
IS MCS	Informačný systém Modelu cestnej siete
km	kilometer
MD SR	Ministerstvo dopravy Slovenskej republiky
MF SR	Ministerstvo financií Slovenskej republiky
MO	Mostný objekt
NDS, a. s.	Národná diaľničná spoločnosť, akciová spoločnosť
NKÚ SR	Najvyšší kontrolný úrad Slovenskej republiky
NKI	Najvyššia kontrolná inštitúcia
NR SR	Národná rada Slovenskej republiky
SR	Slovenská republika
SSC	Slovenská správa ciest
STS	Stavebno-technický stav
TEN-T	Transeurópska dopravná sieť
UA	Ukrajina
zákon o strategických investíciách	zákon č. 142/2024 Z. z. o mimoriadnych opatreniach pre strategické investície a pre výstavbu transeurópskej dopravnej siete a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov

Príloha 1

Investičná príprava a výstavba diaľnic a rýchlostných ciest



Zdroj: <https://ndsas.sk/stavby/priprava-stavieb>

Príloha 2

Prehľad investičných projektov – strategické investície za cestnú infraštruktúru do 31. 12. 2024

Poradové číslo	Názov	Súčasť základnej siete TEN-T	Dátum schválenia vládou
1.	Diaľnica D3 v úseku Žilina, Brodno - Kysucké Nové Mesto	Áno	10.07.2024
2.	Diaľnica D3 v úseku Kysucké Nové Mesto - Oščadnica	Áno	10.07.2024
3.	Diaľnica D3 v úseku Oščadnica - Čadca, Bukov (2. profil)	Áno	10.07.2024
4.	Diaľničný privádzací Lietavská Lúčka - Žilina, I. etapa	Áno	10.07.2024
5.	Diaľnica D1 Turany - Hubová	Áno	10.07.2024
6.	Rýchlostná cesta R2 Šaca - Košické Olšany, I. úsek	Nie	10.07.2024
7.	Rýchlostná cesta R2 Zvolen Západ - Zvolen Východ	Nie	10.07.2024
8.	Rýchlostná cesta R2 Zacharovce - Bátka	Nie	10.07.2024
9.	Rýchlostná cesta R4 Lipníky - Kapušany	Nie	10.07.2024
10.	Rýchlostná cesta R2 Bátka - Figa	Nie	10.07.2024
11.	Diaľnica D4 v úseku Bratislava-Rača - Bratislava-Záhorská Bystrica	Nie	21.08.2024
12.	Rýchlostná cesta R4 štátna hranica SR/PR - Lipníky	Nie	13.11.2024
13.	Diaľnica D1 Bidovce - štátna hranica SR/Ukrajina	Áno	13.11.2024

Zdroj: MD SR

Príloha 3

Údaje o vybraných projektoch diaľnic a rýchlostných ciest

Úsek	Súčasť TEN-T	Doba realizácie	Dĺžka v km	Náklady (mil. eur bez DPH)	Financovanie (zdroj)
D1 Hričovské Podhradie - Lietavská Lúčka	Základná	2015 – 2021	11,3	272,5	EÚ
D1 Prešov, západ - Prešov, juh	Základná	2018 – 2021	7,87	327,4	EÚ
D1 Budimír - Bidovce	Základná	2016 – 2019	14,4	169,0	EÚ
D1 Hubová - Ivachnová	Základná	2013 – 2025	14,9	319,8	EÚ/ŠR
D1 Lietavská Lúčka - Višňové - Dubná Skala	Základná	2018 – 2025	13,51	321,5	EÚ
D1 Turany - Hubová	Základná	2025 – 2032	13,5	1 470,0	ŠR
D1 Bidovce - štátna hranica Slovenská republika/Ukrajina	Základná	2028 – 2031	72,02	N/A	ŠR
D1 Bratislava - Triblavina, rozšírenie D1 (vrátane križovatky D1/D4)	Základná	2022 – 2025	3,5	111,5	ŠR
D1 Bratislava - Senec, rozšírenie, II. etapa (Triblavina - Senec)	Základná	2027 – 2030	10,6	N/A	N/A
D2 Štupava - Bratislava, Lamač, rozšírenie	Základná	po 2030	6,86	N/A	N/A
D3 Čadca, Bukov - Svrčinovec	Základná	2016 – 2020	5,8	57,4	EÚ
D3, Svrčinovec - Skalité	Základná	2013 – 2019	12,28	110,2	EÚ
Privádzač z Kysuckého Nového Mesta na diaľnicu D3	Základná	2021 – 2024	1,3	15,9	ŠR
D3, Oščadnica - Čadca, Bukov (2. profil)	Základná	2025 – 2039	5,3	306,0	ŠR
D3, Kysucké Nové Mesto - Oščadnica	Základná	2026 – 2029	9,6	307,0	ŠR
D3 Žilina, Brodno - Kysucké Nové Mesto	Základná	2026 – 2029	11,2	507,0	ŠR
R4 Prešov, severný obchvat, I. etapa	Súhrnná	2019 – 2023	4,3	142,8	EÚ/ŠR
R4 Prešov, severný obchvat, II. etapa	Súhrnná	2023 – 2027	10,2	337,7	ŠR/CEF
R2 Košice, Šaca - Košické Olšany, II. úsek	Súhrnná	2022 – 2025	14,26	132,5	EÚ/ŠR
R2 Kriváň - Mýtna	Súhrnná	2020 – 2025	9,1	232,1	ŠR
R2 Mýtna - Lovinobaňa, Tomášovce	Súhrnná	2019 – 2022	13,5	127,7	ŠR
R2 Košice, Šaca - Košické Olšany II. úsek	Súhrnná	2022 – 2025	14,3	142,8	EÚ
R2 Zvolen západ - Zvolen východ	Súhrnná	N/A	10,77	N/A	N/A
R3 Tvrdošín - Nižná	Súhrnná	2021 – 2025	5,58	64,7	EÚ/ŠR
R1 Banská Bystrica - Slovenská Ľupča I. etapa	Súhrnná	2024 – 2028	3,04	89,3	ŠR
D4/R7	Základná	2016 – 2021	59,0	1 670,00	PPP