

Kvalita modernizované dálnice D1, vady a proces reklamací



Hospodářský výbor,
8.6. 2023

Ing. Radek Mátl

Ing. Radek Mátl

Základní informace

- Kontrola NKÚ probíhala na ŘSD ČR v období 03/2022 až 12/2022
- Bylo uplatněno 9 žádostí o doložení informací/podkladů
- V 11/2022 byl vydán Kontrolní protokol NKÚ, proti kterému ŘSD ČR dne 29.11.2022 uplatnilo námitky.
- Dne 8.12.2022 vydalo NKÚ Rozhodnutí o námitkách (46 stran), kdy byly téměř všechny námitky uplatněné ze strany ŘSD akceptovány (či částečně akceptovány) a zapracovány do čistopisu Kontrolního protokolu (často jako vysvětlení ŘSD ČR).
- ŘSD ČR poté neuplatnilo možnost odvolání ke kontrolnímu protokolu.
- V kontrolním protokolu se v rámci celé investice 28,1 mld. Kč není identifikováno přímé porušení zákona.

Základní informace

1) Z kontrolního protokolu NKÚ (11/2022):

IX.5 Výsledky modernizace

Provedená modernizace dálnice D1, resp. modernizace jejích úseků, nepochybně přinesla výrazné zlepšení stavebně-technického stavu, prostorového uspořádání i vybavení modernizované dálnice v porovnání s původní dálnicí D1, čímž se ve srovnání s původní dálnicí nepochybně zvýšila i bezpečnost provozu a dopravní komfort pro uživatele dálnice.

2) Z tiskové zprávy NKÚ (05/2023):

Ačkoliv cílem modernizace bylo kromě zvýšení bezpečnosti provozu i zvýšení komfortu uživatelů dálnice, nekvalitní stavební práce a problematické odstraňování některých závad komfort jízdy naopak snižují.

Kontroly se zaměřením na evropské peníze

	SFDI	MD	AO MF	ÚOHS	FÚ	Celkem
D1 modernizace	8	16	24	3	2	53
Mírošovice – Kývalka						

Zjištění z provedených kontrol byla většinou charakteru, který nevyžadoval stanovení finanční korekce a z toho plynoucí požadavek na vrácení poskytnutých finančních prostředků. Ve dvou případech bylo konstatováno zjištění s finančním dopadem v celkové výši necelých 600 tis. Kč.

ŽÁDNÁ KONTROLA NESHLEDALA POCHYBENÍ NA STRANĚ ŘSD ČR, KTERÉ BY VEDLO K VRÁCENÍ EVROPSKÝCH FINANČNÍCH PROSTŘEDKŮ. STAVBY V RÁMCI OPERAČNÍHO PROGRAMU DOPRAVA I JSOU FINANČNĚ UKONČENY A POSTUPNĚ SE UKONČUJÍ STAVBY I V RÁMCI OPERAČNÍHO PROGRAMU II.

Výsledek modernizace Dálnice D1

- 20 mezikřížovatkových úseků
- 160,2 km modernizované dálnice D1 (Mirošovice - Kývalka) – 320 km dálničních pásů.
- Finanční náklady na modernizaci D1 jsou 28,1 mld. Kč vč. DPH (prakticky odpovídá roku 2011, ve srovnatelné cenové úrovni výrazně nižší).
- 92 modernizovaných dálničních mostů (z toho 25 zcela nových)
- 35 kompletně zrekonstruovaných nadjezdů
- 4 ekodukty doplněné na základě Generální dohody (ŘSD ČR a MŽP ČR)
- 12,3 km nových či komplexně rekonstruovaných PHS
- Modernizace 9-ti odpočívek (z toho 3 komplexní modernizace)
- 371 km nových ocelových svodidel (v SDP s vysokou úrovní zadržení H3)
- Dohledové kamery/SOS hlásky/meteostanice – 90/195/26

„nekvalitní stavební práce a problematické odstraňování některých závad komfort jízdy naopak snižují“

- Rozšíření dálnice o 0,75 m na každé straně, což výrazně zvyšuje bezpečnost při odstavení vozidla;
- Byly upraveny návrhové parametry dálnice (rozhledové poměry, příčný sklon vozovky, délky připojovacích/odbočovacích pruhů) dle platných technických předpisů;
- Díky povrchové úpravě vozovky byly zajištěny dlouhodobě vyhovující protismykové parametry vozovky;
- Doplnění telematických zařízení, včetně dohledových kamer (90 ks) a meteostanic (26 ks);
- Instalace nových svodidel s vysokou úrovní zadržení a to jak na okraji dálnice, tak ve středním dělicím pásu;
- Modernizace systému tísňového volání;
- Doplnění kompletního oplocení jako prevence střetu se zvěří;
- Doplnění 4 nových ekoduktů pro zlepšení migrace zvěře – opět minimalizace rizika střetu vozidel se zvěří.

„Modernizace není dokončena“

- Hlavním účelem modernizace bylo zprovoznit 160 km dálnice s novým povrchem, což se podařilo v roce 2021 po 9 stavebních sezónách;
- Pouze na několika úsecích probíhají dnes dokončovací práce, spíše administrativního charakteru (dopracování dokumentace skutečného provedení, kolaudační řízení, apod.);
- Modernizace dálnice D1 tedy formálně není dokončena, ale pro běžného uživatele plně plní svůj účel.

„mosty/nadjezdy ve špatném technickém stavu“

- Most Šmejalka (smlouva se zhotovitelem podepsána 28. 04. 2023). Stavby modernizace D1 byly povolovány „stavebním povolením“ a nevyžadovaly rozsáhlé výkupy pozemků (modernizováno bylo stávající těleso dálnice). Most Šmejalka vyžaduje nejen stavební, ale i územní rozhodnutí a výkupy nových pozemků.
- Ze strany NKU zmiňované 2 neopravené nadjezdy tedy představují 6% z celkového počtu nadjezdů, které dnes přes D1 převádějí silnice/místní komunikace;
- D1-029 Hrusice, D1-031 Kaliště: nadjezdy nebránily rozšíření (nebyly provozní škodou) a ŘSD ČR je tedy nemohlo zařadit do Modernizace D1, jelikož nemůže investovat do cizího majetku;
- Nadjezd D1-031 byl obcí Kaliště rekonstruován v roce 2021-2022. ŘSD zajišťovalo pro obec technickou podporu, ale objednatel prací byla obec Kaliště. 1.HMP nového mostu byla provedena dne 15.8.2022;
- Nadjezd D1-161.1 u Jihlavy, ŘSD ČR nadjezd nerekonstruovalo, protože se pod něj modernizovaná dálnice D1 „věšla“. Přesto se vedla řada jednání s okolními obcemi o dalším postupu a náhradě za případnou demolicí nadjezdu. V době přípravy modernizace byly o vlastnictví nadjezdu vedeny soudní spory. Pro zajištění bezpečnosti pod nadjezdem ŘSD ČR postupovalo proaktivně, když zajistilo odstranění částí betonové nosné konstrukce a říms u kterých by potenciálně v budoucnu mohl hrozit pád na D1.

„nekvalitně provedené opravy, odpočívky“

- V rámci modernizace dálnice D1 bylo realizováno více než 3,6 mil. m2 nové dálniční vozovky (tj. plocha odpovídající 515 fotbalových hřišt);
- Na D1 jsou skutečně na desítkách m2 vady, které ŘSD samozřejmě reklamuje a zhotovitel na své náklady odstraňuje.
- Z pohledu celkové plochy vozovek to představuje naprosto zanedbatelné procento/respektive promile;
- U takto velkého projektu nelze dílo zrealizovat absolutně bez jakýchkoliv vad, naopak zde patří poděkování všem účastníkům staveb, že se modernizace D1 zvládla v takto krátkém čase a takto vysoké kvalitě
- Pro rozšíření odpočívek je nutné zajistit příslušné správní rozhodnutí (ÚR) a následnou majetkoprávní přípravu. Rozšíření odpočívek, vzhledem k délce přípravy, nebylo, až na výjimky, zařazeno od počátku do modernizace dálnice D1. Kritika NKU je zde neoprávněná, již od počátku nebyly odpočívky součástí projektu modernizace D1 – ŘSD rozšíření odpočívek připravuje jako samostatné projekty a postupně probíhá i jejich realizace (např. odpočívky Střechov);
- Modernizovány a v případě odpovídajícímu stavu projektové přípravy i rozšířeny byly některé dálniční odpočívky (oprava vozovek/komplexní modernizace: 9/3 ks).

„nefunkční WIM v km 122“

- Bylo identifikováno 17 216 přestupků, které jsou zasílány na ORP Jihlava
- ORP Jihlava dosud nemá vybavení na jejich vymáhání; i posléze tvrdí, že to bude řešit několik let
- Legislativa vůbec neřeší předávání vážných lístků – problém datových schránek; ORP nechtějí vybírat vážný lístky přes zřízená uložště
- Důvodem pro předání nízkého vzorku vážných lístků byla dohoda s ORP Jihlava, aby si proces mohli vyzkoušet.
- Přestupek ale zdaleka neznamená, že se jedná o vozidlo, které by poškozovalo vozovku. Aby se takový závěr dal udělat, bylo by nutné přestupky rozdělit na ty, které měly přetížené nápravy/skupiny náprav a na ostatní typy přestupků, které nemají vliv na degradaci vozovky. Současně by bylo vhodné přestupky rozdělit do skupin dle závažnosti porušení, protože bagatelní přestupky o jednotky až desítky kg nebudou mít opět zásadní vliv na degradaci vozovky.
- Posléze došlo k poruše napájecího kabelu a senzorů – vše opraveno na základě reklamace ŘSD ČR zhotovitelem na jeho náklady. S ORP Jihlav je ale nutné řešit další postup z hlediska vymáhání pokut a předávání vážných lístků.

Vady a reklamace

- Na modernizované dálnici D1 bylo v rámci kontroly NKÚ identifikováno více než 600 vad, jejichž seznam obdrželo od ŘSD ČR. Na základě toho byla dálnice posuzována jako méně bezpečná či dokonce s horší než původní kvalitou
- Bez-vadná stavba neexistuje! Každá stavba má vady a to jak přímo ze stavby, tak i ty, které se projeví až v záruční době.
- O kvalitní práci objednatel nerozhoduje počet a závažnost vad díla, ale zejména to, jakým způsobem s nimi nakládá, tedy způsob záznamu vad a dohled nad jejich odstraňováním.
- U vad pocházejících ze stavby se tak jedná o jejich záznam a odstranění během zprovoznění díla a přejímky.
- Vady, které se projeví až v záruční době díla, jsou průběžně reklamovány a jejich odstranění je uplatňováno na vlastní náklady zhotovitele.

VŠECHNY VADY, KTERÝMI SE NKÚ ZABÝVALO VČ. PŘÍLOŽENÝCH FOTOGRAFIÍ JE Z REKLAMAČNÍCH ŘÍZENÍ ŘSD ČR!!

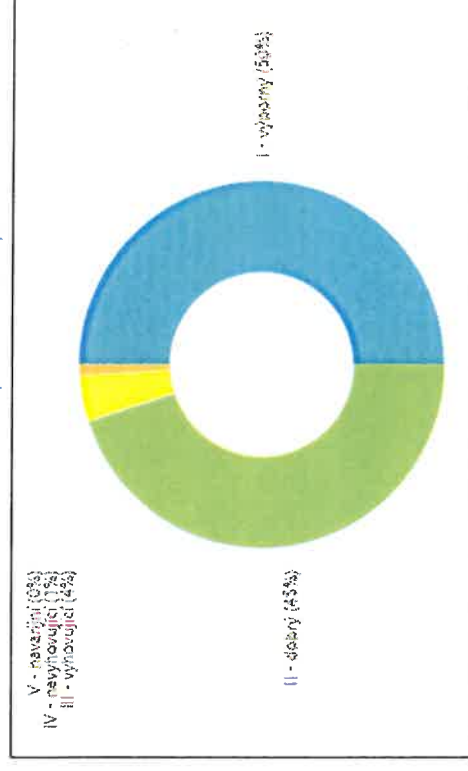
- Samotný proces reklamací je relativně složitý a ne každá reklamační je ze strany zhotovitele přijata.
- Zhotovitelé velmi často (v posledních letech téměř zpravidla) vzniklé vady odmítají na vlastní náklady odstranit a požadují stanovit příčinu vzniku každé poruchy. Vzhledem k tomu, že dle aktuálně platných předpisů (TKP kap.1, příloha 7 – Záruční doby a vady díla) je důkazní břemeno na straně objednatel, je proces reklamace mnohdy zdoluhavý a vyžaduje často odborné či znalecké posudky (na některých úsecích byla příčina vzniku vady prokázána až po několika letech, např. nedodržení ZD).
- Do doby, než je reklamační proces ukončen a odstranění vady vyřešeno definitivní opravou na náklady zhotovitele, je nezbytné opravit vadu alespoň provizorně tak, aby byla se daná porucha nešířila a nezpůsobovala další poškození díla.

Stav vozovky D1 po modernizaci (2013 – 2021)

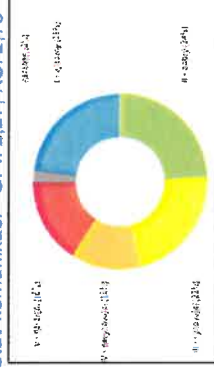
- zlepšení plynulosti a bezpečnosti provozu (zvýšení komfortu jízdy)
- výborné či velmi dobré hodnoty všech proměnných parametrů – **průměrný klasifikační stupeň 1,57**, které jsou normovým měřítkem v kvalitě a sjízdnosti dané komunikace
- zajištění rovinnosti - odstraněna původní typická schodovitost betonových desek, která byla způsobena absencí kotevního systému v oblasti spárořezu (nyní je CB kryt osazen kluznými trny a kotvami)
- zajištění dlouhodobé trvanlivosti protismykových vlastností prostřednictvím povrchová úprava betonu s obnaženým kamenivem (+ bezpečnost)
- zvýšení životnosti konstrukce vozovky – obnova odvodnění
- zvýšení bezpečnosti provozu – nový zádržný systém se svodidly v SDP s úrovní zadřžení H3

Celkový stav modernizované D1 (data 2022)

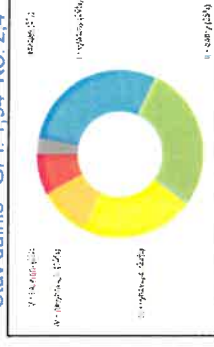
GPI: 1,15 KS: 1,57



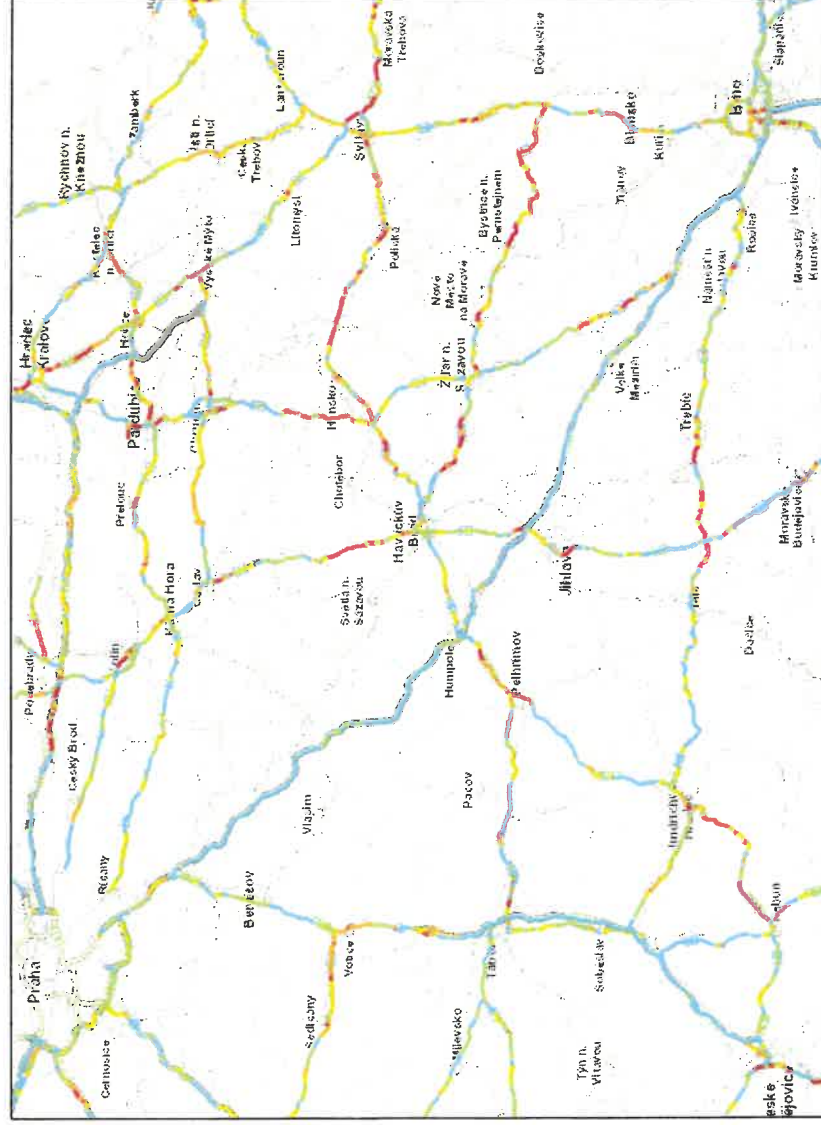
Stav komunikací - GPI: 2,27, KS: 2,75



Stav dálnic - GPI: 1,94 KS: 2,4



Stav vozovky D1 po modernizaci



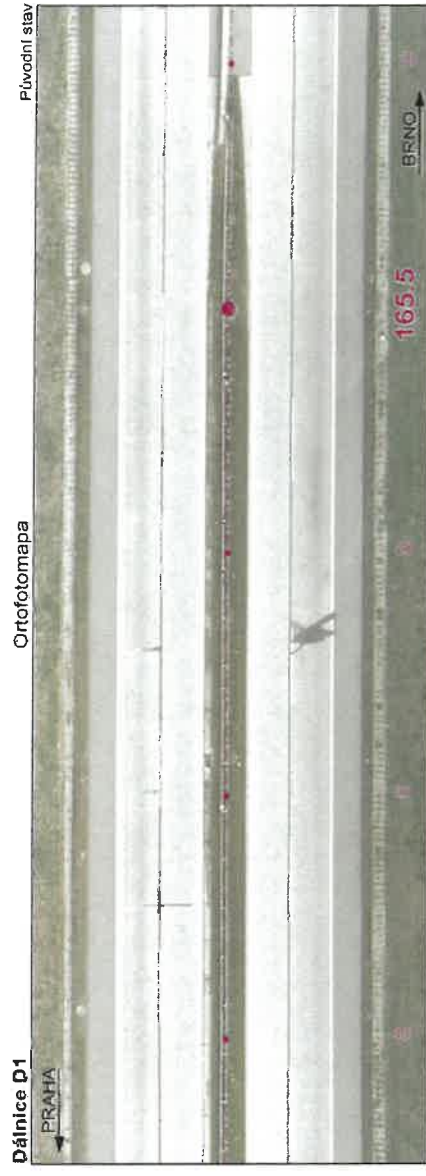
Znázornění komplexního hodnocení celkového stavu komunikací dle klasifikačních stupňů proměnných parametrů a hodnocením poruch.

Naměřená data byla pořízena v roce 2022, tedy rok poté, kdy byla modernizace dálnice D1 dokončena a je zřejmý převažující stav kl.st. 1 (výborný) a kl.st. 2 (dobrý), s průměrnou hodnotou KS 1,57 (GPI = 1,15)

Závady zhoršující průměrný stav Modernizace D1

- Z 320 kilometrů opraveného dálničního pásu dálnice D1 se 5 % vyhodnocených úseků nachází v nevyhovujícím klasifikačním stupni 4% ve stupni 3
1% ve stupni 4
- Opravy reklamovaných závad (i vysprávky se započítávají do výpočtu GPI jako závada).
- Podélné nerovnosti jsou dominantně zaznamenány v oblasti mostů u mostních závěrů.
- Lokální trhliny (zejména nejstarší 9 leté asfaltové úseky u mostů), nerovnosti v CB i AB
- *Součinitel podélného tření a makrotextura vozovky na dříve opraveném úseku v km 134-136 L (s ohledem na zbytkovou životnost a hospodárnost zde byl ponechán původní CBK s povrchovou úpravou s taženou jutou)*
- Most Šmejkalka (řešeno z mnoha důvodů jako samostatný projekt mimo modernizaci D1, kdy úsek dálnice v těsné blízkosti tohoto mostu vykazuje výraznou poruchovost – jedná se o původní vozovku, která bude rekonstruována spolu s mostem)

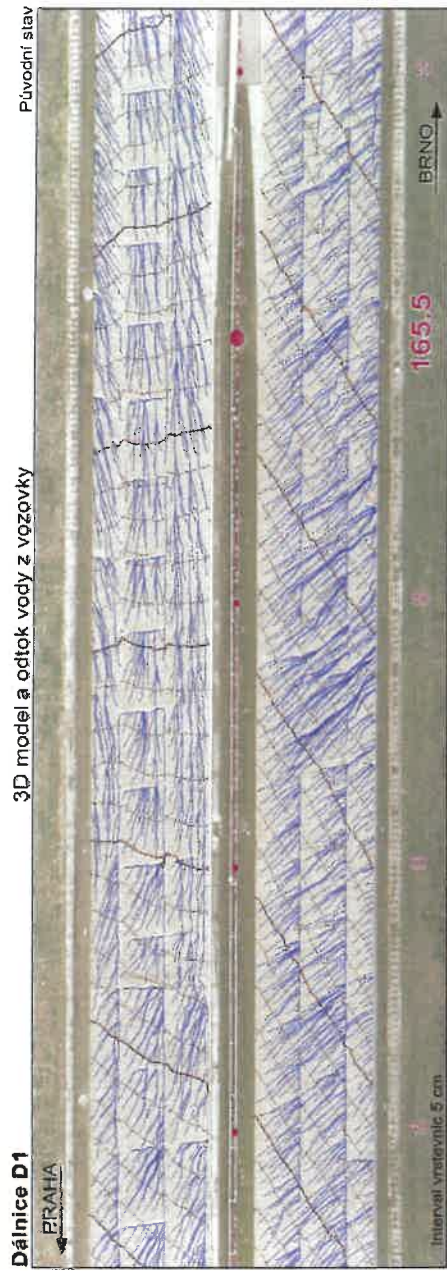
Před opravou



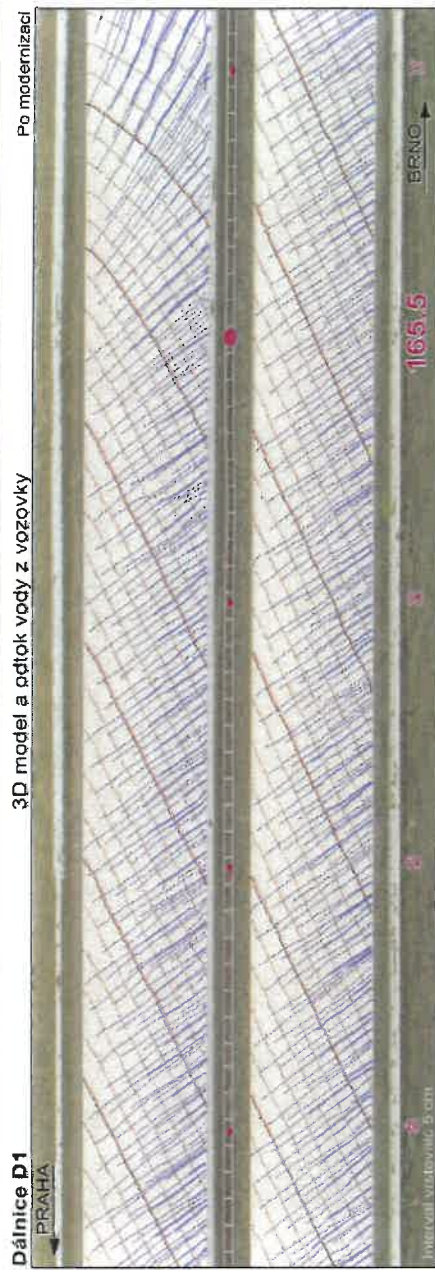
Po opravě



Před opravou



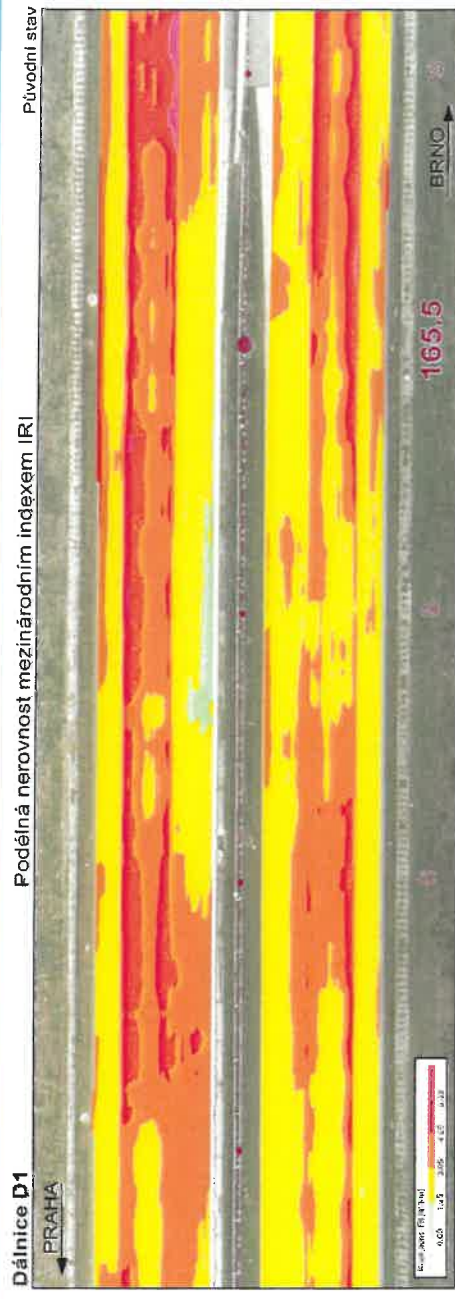
Po opravě



Před opravou



Po opravě

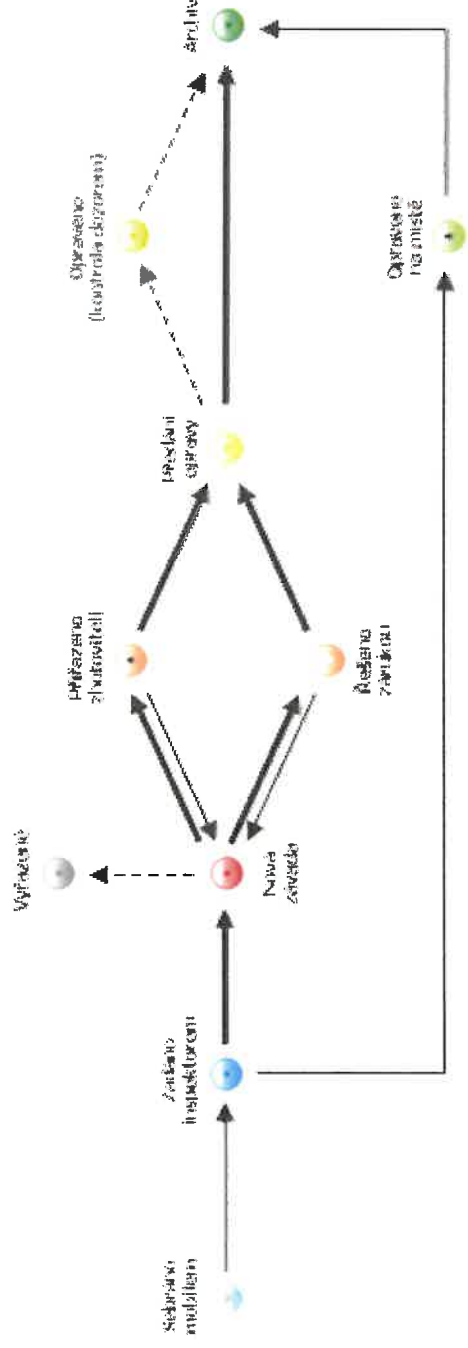


Centrální evidence vad - systém CEV

- S cílem digitalizace a zefektivnění procesů i jednotlivých činností výkonu majetkové správy (např. záznam vad a dohled nad jejich odstraňováním) zavedlo ŘSD ČR v posledních letech nový nástroj. Jedná se o elektronický informační systém pro centrální evidenci všech vad pozemních komunikací, jejich dokumentace a záznamů o jejich řešení.
- Systém CEV je provozován jako webová aplikace na adrese <https://cev.rsd.cz> a přístup je možný na základě platného uživatelského jména a hesla. Součástí je i mobilní aplikace.
- Implementace nového systému CEV a následný nezbytný proces optimalizace tohoto systému ukázal, že je nezbytné vyřešit nejen konkrétní rozvojové požadavky jednotlivých modulů systému CEV, ale také vzájemné provazby mezi ostatními systémy a digitálními nástroji organizace (např. SHV, JSIVV, Helios).
- **Modul Vady** - je určen pro evidenci nalezených závad na pozemních komunikacích a jejich oprav
- **Modul Záruky** - je určen pro evidenci záruk na jednotlivých stavbách a stavebních objektech.
- **Modul Hlavní prohlídky** - je určen pro evidenci a správu provedených hlavních prohlídek v souladu se Zákonem č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích, resp. Vyhláškou č. 104/1997 Sb., kterou se provádí Zákon č. 13/1997 Sb.
- **Modul Mosty** - je určen pro agendu hospodaření s mosty, propustky, podjezdy, nadjezdy a ostatními objekty s evidenčním číslem.
- Další připravované moduly
- Tunely, Portály, Zdi, Evidence (Pasport) a Dopravní značení a vybavení PK.

Systém CEV – Vady

V CEV je zaveden tzv „Životní cyklus vady“ => vada prochází několika fázemi, počínaje nalezením v terénu a konče jejím vyřešením – opravou a následnou archivací.



Za období od 1. 7. 2019 do 2. 6. 2023 je v CEV evidováno necelých **243 000 vad, ze kterých bylo již 230 468** vad odstraněno.

Systém CEV – Vady

V přílohách je pak v rámci životního cyklu vady doplněn reklamační dopis, fotografie opravené vady a předávací protokol opravy včetně její záruční doby.

Přílohy



Vloženo: 13.9.2022
Vložil: user_2046
Velikost: 235,9 KB
Soubor: Dm3 Reklamacie levý ilizor.pas.pdf

Vloženo: 13.9.2022
Vložil: user_2046
Velikost: 485,9 KB
Soubor: km_33_800.jpg



Vloženo: 13.1.2023
Vložil: user_2046
Velikost: 213,4 KB
Soubor: km_33_880.jpg



Vloženo: 13.1.2023
Vložil: user_2046
Velikost: 489,1 KB
Soubor: Protokol.pdf

Systém CEV – Vady

Na základě § 9 odst. 1 zákona č. 13/1997 Sb. a v souladu s vyhláškou č. 104/1997 Sb. projíždějí zaměstnanci středisek údržby dálnice v rámci běžných prohlídek svoji trasu každý pracovní den. Modul Vad v CEV digitalizoval proces výkonu běžných prohlídek PK a eviduje průběžně zaznamenané vady v čase a jejich následné odstranění.

Provozní složka	Stav vady	7/2019 - 3/2022	4/2022 - 5/2023
S/Z/SSÚD	vše	180 681	61 896
	opraveno/vyřazeno	175 602	54 866
SSÚD	vše	1 772	1 195
	opraveno/vyřazeno	1 306	468
SSÚD D1 Mirošovice - Domašov	vše	171	375
	opraveno/vyřazeno	111	113

- Mimo to probíhají v pravidelných termínech, hlavní nebo mimořádné prohlídky a vždy také prohlídky před koncem záruční doby (jako dle hlavní prohlídky PK) – pozn.: tyto prohlídky jsou evidovány v modulu Hlavních prohlídek CEV.
- Zjištěné vady jsou u zhotovitelů reklamovány neprodleně po jejich nalezení, a to formou reklamačního dopisu. Reklamační dopis může zahrnovat nejenom vady vzešlé z prohlídek, ale také případné nevyhovující hodnoty proměnných parametrů, vady z vyhodnocení kamerových prohlídek kanalizace a drenáží, běžných či mimořádných prohlídek mostů nebo prohlídek provedených servisními společnostmi (týká se silnoproudu a slaboproudu).
- Zpracování a evidence vad je popsána příslušnými předpisy, popis jednotlivých vad se řídí technickými podmínkami a zpracovatel reklamace, příslušný majetkový správce, tak často spolupracuje se specialisty PÚ, útvarem kontroly kvality nebo servisními společnostmi. Aby nebyl opravován mnohdy nenápadný důsledek v podobě kupříkladu zatím malých trhlin, je potřeba stanovit příčinu problému a vyřešit jej celkově/komplexně.

Vady a reklamace

Většina vad uvedená v reklamacích (mediální vděčné tisíce položek na daný úsek) jsou méně závažného charakteru či drobnosti a zhotovitelé je odstraňují do dvou tří měsíců v závislosti na možném omezení provozu, jejich kapacitách či vhodných klimatických podmínkách. Obdobně jako při přebírání například nového bytu, seznam závad může být dlouhý, ale podstatné je, zdali jsou to oděrky v nátěru nebo se opravdu objevil závažný problém ovlivňující životnost díla a, v našem případě, komfort jízdy a bezpečnost provozu.

Úspěšné reklamace na dálnici D1

Co se týče modernizace dálnice D1, úspěšná reklamace závažných poruch se týkala úseku 7, kde v roce 2021 došlo k výměně 130 metrů dlouhého úseku betonové vozovky v celé šířce levého jízdního pásu porušeného síťovými trhlinami. Další závažnější problémy jsou na úseku 10, kde došlo k sanaci mikrotrhlin CBK a bude také potřeba vyměnit několik betonových desek a také prasklé mostní závěry na mostu ev. č. D1-079..2. Dále byly vady reklamovány na úseku 9, kde bylo prokázáno špatné uložení kluzných trnů, poškozené hrany na spárách a jsou připravovány další větší rozsahy sanací CB vozovky.



Úspěšné reklamace na ostatních dálnicích

Obdobné je to i na jiných dálnicích, kde mezi úspěšné reklamace můžeme zařadit například výměnu části vozovky stavby „D2 Rekonstrukce CB vozovky km 9,7-16,2 vpravo“, kdy v roce 2021 ve staničení 10,789-11,014km došlo k výměně obrusných vrstev AHV v celkové délce 225 m a šířce 3,5. Na dálnici D0 zase došlo v rámci rekonstrukce k výměně již položené asfaltové vozovky na mostním objektu, D2 rekonstrukce CB vozovky v km 9-2 vlevo, kdy došlo k vybourání a znovu položení CBK se zásadními rozpady vlivem nedodržení meteorologických podmínek při pokládce (silný déšť) v rozsahu jednodenní pokládky (více než 300 m délky)

Vady a reklamace

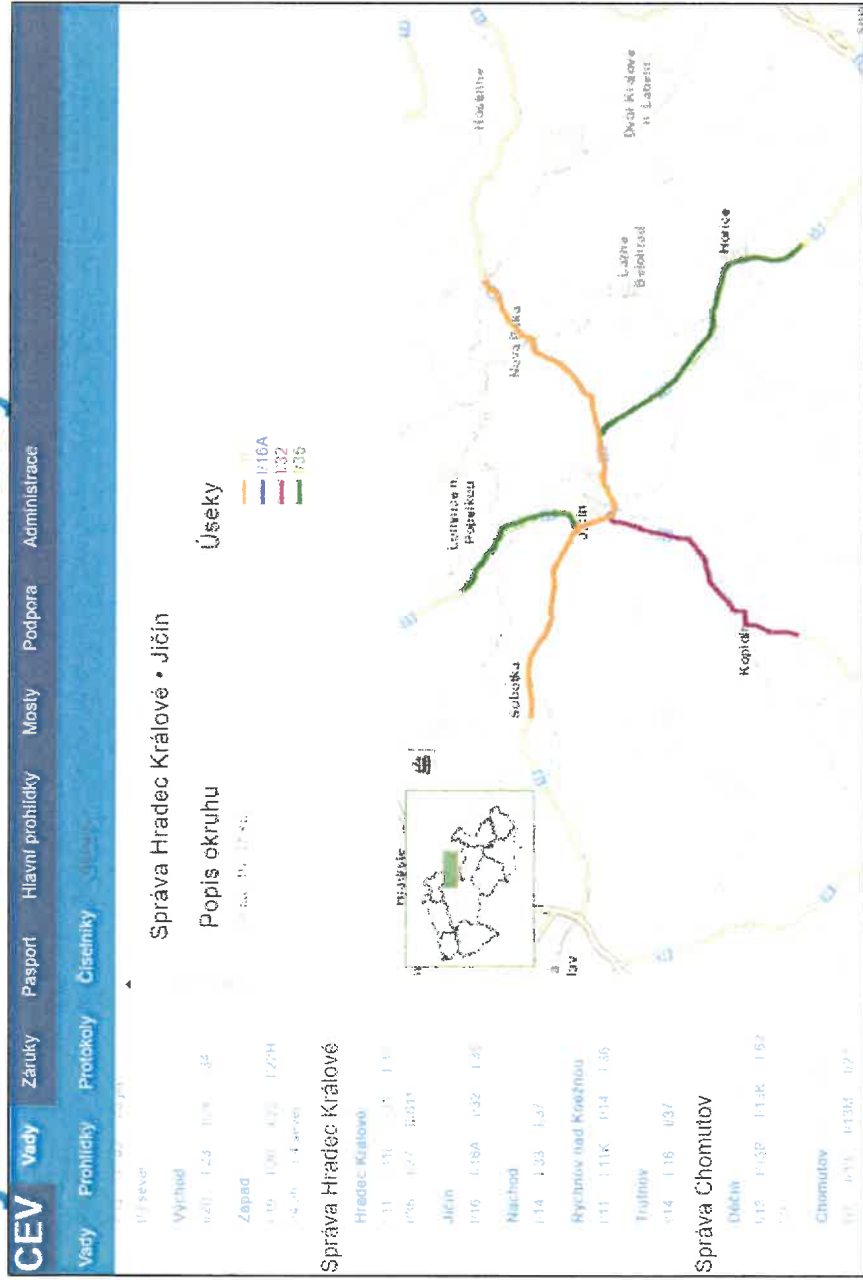
Postupem času a v souvislosti s delší záruční dobou poskytovanou zhotovitelem se mění přístup zhotovitelů k reklamacím, více se jim věnují i jejich právníci a stoupá počet odmítnutých reklamací. Z tohoto důvodu je třeba se detailněji věnovat přípravě reklamačního dopisu a jednotlivé vady řádně definovat. Mnohdy se jedná o milionové sumy do sanací či výměn částí konstrukcí vozovek či jiných objektů, již provedených prací a odmítavých dopisů či následných jednání přibývá a vyřizování reklamací může být časově i na několik let. Jsou i případy, kdy reklamace skončí u soudního řízení, je vyžádáno zpracování odborného posudku/ znaleckého posudku atp. Zpravidla čím závažnější je závada a její rozsah, tím problematičtější je vymáhání opravy na náklady zhotovitele.

Jako příklad zhotovitelem odmítané reklamace je možné uvést vady na pravé odpočívce Střechov na dálnici D1 (zhotovitel odmítal s argumenty, že na odpočívce se pohybují pomalu jedoucí kamiony). Se zhotovitelem bylo vzájemně vyměněno několik dopisů, následně proběhlo místní šetření společně s provedením vývrťů a nezbytných diagnostik (prokazující možnou příčinu vzniku vad) a po vyargumentování možných příčin došlo k dohodě o uznání reklamovaných vad zhotovitelem.

Se stejným zhotovitelem se vedl poměrně dlouhý boj o oprávněnosti reklamace poškozeného žlabu na vjezdu na odpočívku Bělčice provedeného v rámci modernizace D1 úseku 03. Na tom samém úseku také zhotovitel odmítá vady olámaných hran spár CBK z důvodu, že jsou způsobeny provozem a nedostatečnou údržbou.

Vzhledem k tomu, že dle TKP 1 je důkazní břemeno stanovení příčiny poruchy na objednateli, jsou tyto případy obtížně řešitelné. Pro definování příčiny a prokázání vzniku vady v průběhu realizace je tedy obvykle nutné zajistit detailní diagnostiku popř. znalecký posudek. Kromě toho je také objasnění příčiny vzniku vady nutné k návrhu správného způsobu odstranění vady zhotovitelem. Toto se týká i některých vad z odmítnutých reklamací na úseku 9, kde jsme po delším období neshod mezi majetkovým správcem ŘSD a zhotovitelem prokázali příčiny poruch, které prokazují vinu zhotovitele při realizaci díla a finálně se tedy předpokládá odstranění těchto vad zhotovitelem na jeho vlastní náklady.

Systém CEV – modul Vady



Prohlídkové okruhy v modulu
Vady

System CEV – modul Vady

Vady

Protokoly

Ciselniky

Okrupy

Oblast

SSUD 01 - Mirošovce

3 / 2023

Okrup

SSUD Mirošovce

Usek i den

1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 13 14 15 16 17 18 19 20 21 22 23 24 25 26 27 28 29 30 31

D0

1

2

3

4

5

6

7

8

9

10

11

12

13

14

15

16

17

18

19

20

21

22

23

24

25

26

27

28

29

30

31

D1

1

2

3

4

5

6

7

8

9

10

11

12

13

14

15

16

17

18

19

20

21

22

23

24

25

26

27

28

29

30

31

16.3.2023

Základní informace

SSUD Mirošovce

D1

Běžná prohlídka

Šimáček Vladimír

Počasí

Oblačno

Chladno

Slunečno

Mapa

Mapa

Mapa

Mapa

Nabídka

Uložit změny

Mapa

Mapa

Mapa

Mapa

Evidence
provedených
běžných
prohlídek v
modulu Vady

Systém CEV – modul Záruky

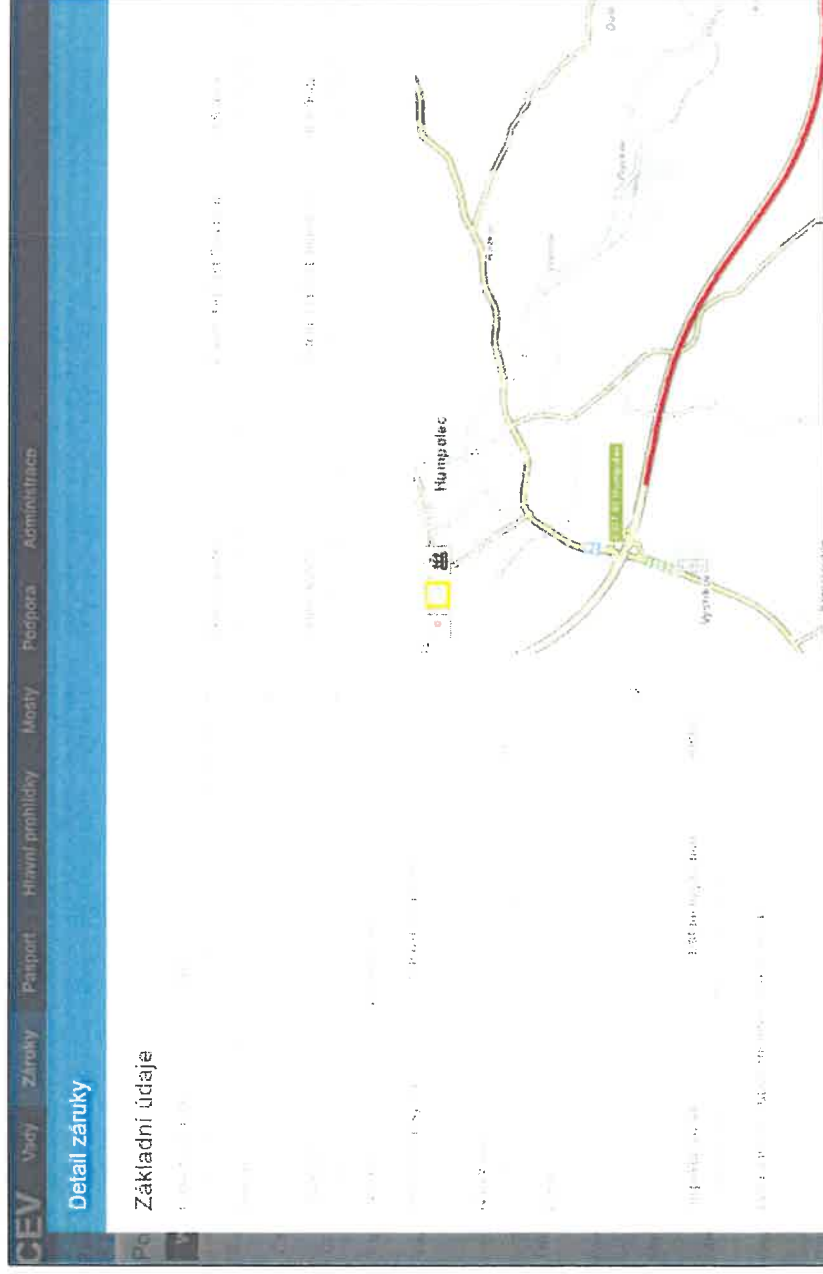
CEV Vady Záruky Pasport Mosty Podpora Administrace									
Podrobné vyhledávání									
Vyhledat	Výchozí	Filt. C. kom. 1:1							
D1		16-161-00271-00424-01-01	01 modernizace - úsek 02 - EXIT 119 Varyš Beranov - EXIT 124 Bělá	29.07.2022	19.07.2032	0			
		02PT-004683	01 modernizace - úsek 02 - EXIT 21 Károsvice - EXIT 25 Hvezdovce	11.07.2022	10.07.2032	1			
		02PT-004683	01 modernizace - úsek 02 - EXIT 21 Károsvice - EXIT 29 Hvezdovce	11.07.2022	10.07.2032	1			
		02PT-004682	01 modernizace - úsek 02 - EXIT 21 Károsvice - EXIT 29 Hvezdovce	11.07.2022	10.07.2032	1			
		02PT-004683	01 modernizace - úsek 02 - EXIT 21 Károsvice - EXIT 29 Hvezdovce	11.07.2022	10.07.2032	1			
		02PT-004682	01 modernizace - úsek 02 - EXIT 21 Károsvice - EXIT 29 Hvezdovce	30.06.2022	29.06.2032	2			
		02PT-004683	01 modernizace - úsek 02 - EXIT 21 Károsvice - EXIT 29 Hvezdovce	27.06.2022	26.06.2032	2			
		02PT-004683	01 modernizace - úsek 02 - EXIT 21 Károsvice - EXIT 29 Hvezdovce	27.06.2022	26.06.2032	2			

Modul záruk v systému CEV eviduje jednotlivé stavby včetně objektové sklady a délky záruk těchto objektů.

Zajišťuje majetkovému správci přehled o úsecích a objektech v záruční době a umožňuje mu vypořádat jednotlivé vady vzniklé na těchto úsecích prostřednictvím reklamace (vystavením reklamačního dopisu).

Přehled záruk v modulu Záruky

System CEV – modul Záruky

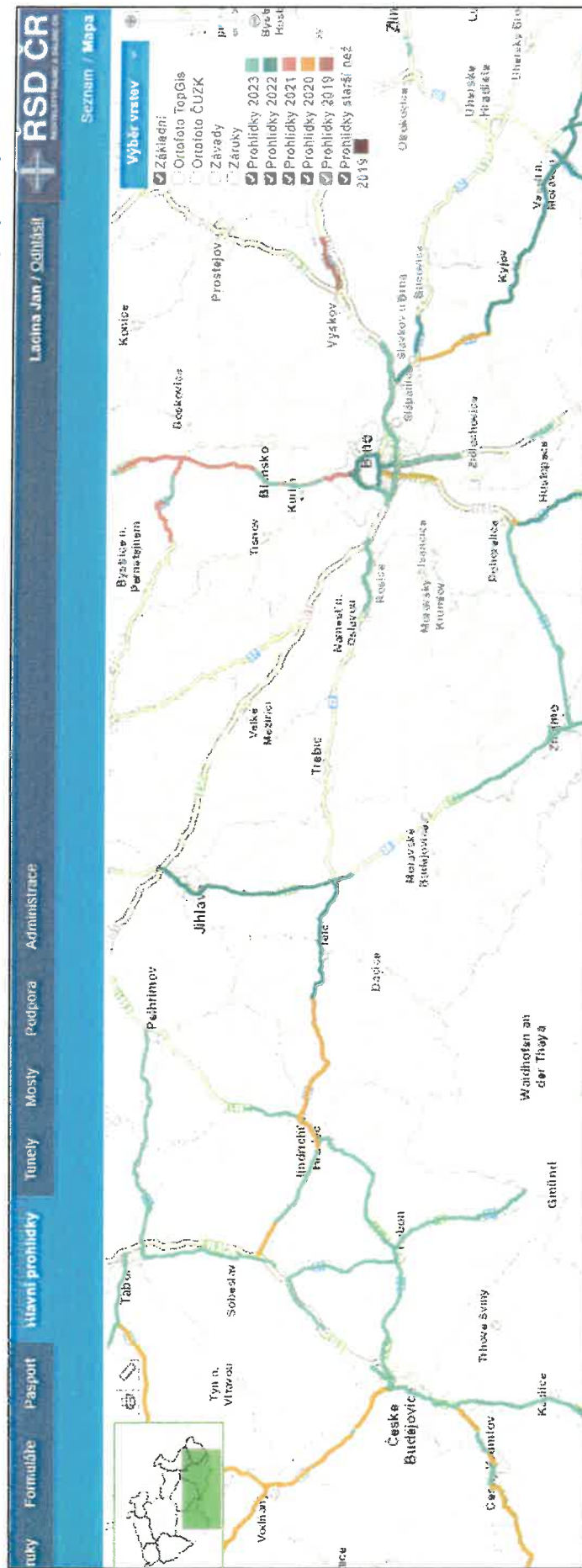


Detail záruky se
znázorněním jejího rozsahu
pomocí mapového podkladu

Pro lepší orientaci je
konkrétní stavba podléhající
záruční době evidována a
zobrazena v mapové
komponentě.

Systém CEV – modul Hlavní prohlídky

Modul Hlavní prohlídky je určen pro evidenci a správu provedených hlavních prohlídek v souladu se Zákonem č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích, resp. Vyhláškou č. 104/1997 Sb., kterou se provádí Zákon č. 13/1997 Sb. Platí max. pětiletý cyklus provedení



Znázornění prohlídek jednotlivých úseků komunikací v modulu Hlavní prohlídky

Systém CEV – modul Hlavní prohlídky

Detail hlavní prohlídky

Základní informace	
Stav: Stav: Stávající Aktivní	Stav: Stav: Stávající Aktivní
Datum: 5.4.2023 Číslo: 7.4.2023 SSÚD 09 - Svojkovice	Datum: 5.4.2023 Číslo: 7.4.2023 SSÚD 09 - Svojkovice
Trasa prohlídky	

Nabídka

Další fáze prohlídky

Uložit změny

Zařazení v mapě

Výběrem úseků

Podle okruhu

Výběr vrstev

Přidat...

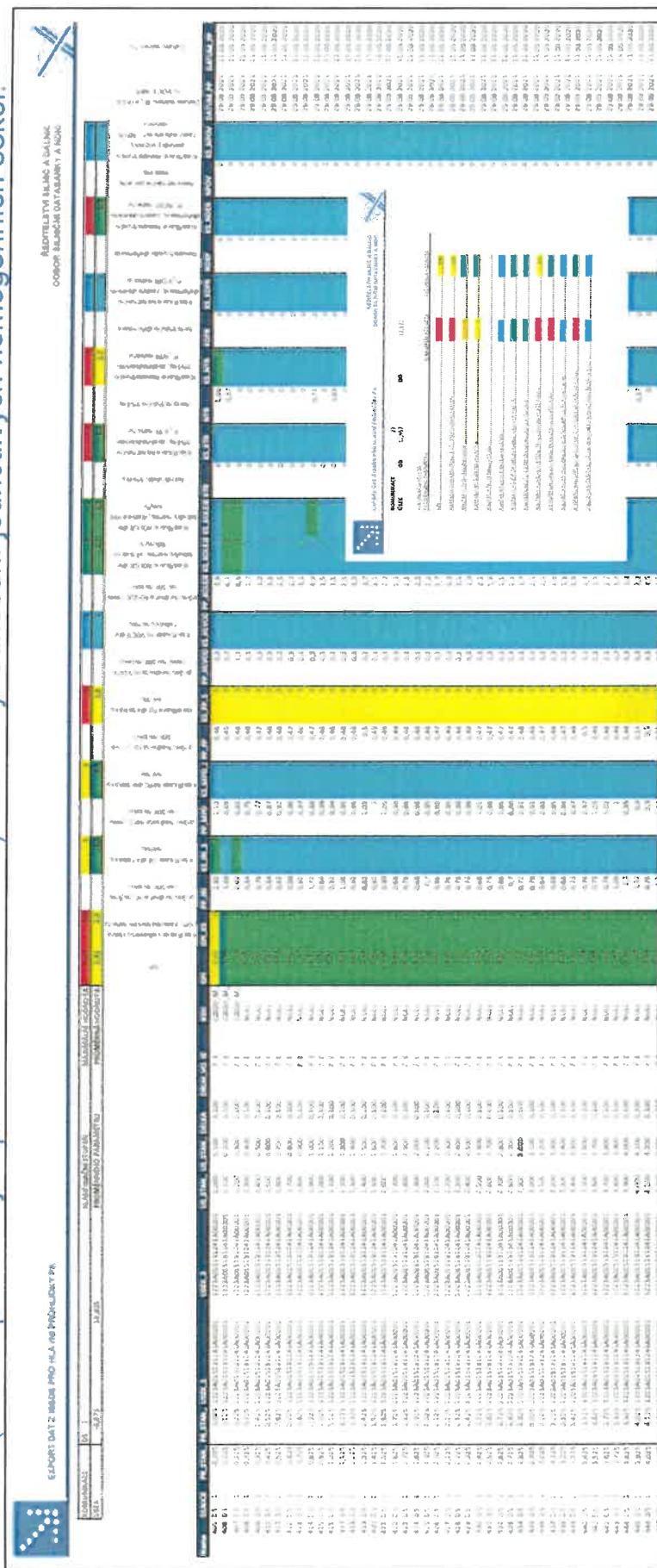
Detail záznamu hlavní prohlídky v modulu Hlavní prohlídky

www.rsd.cz

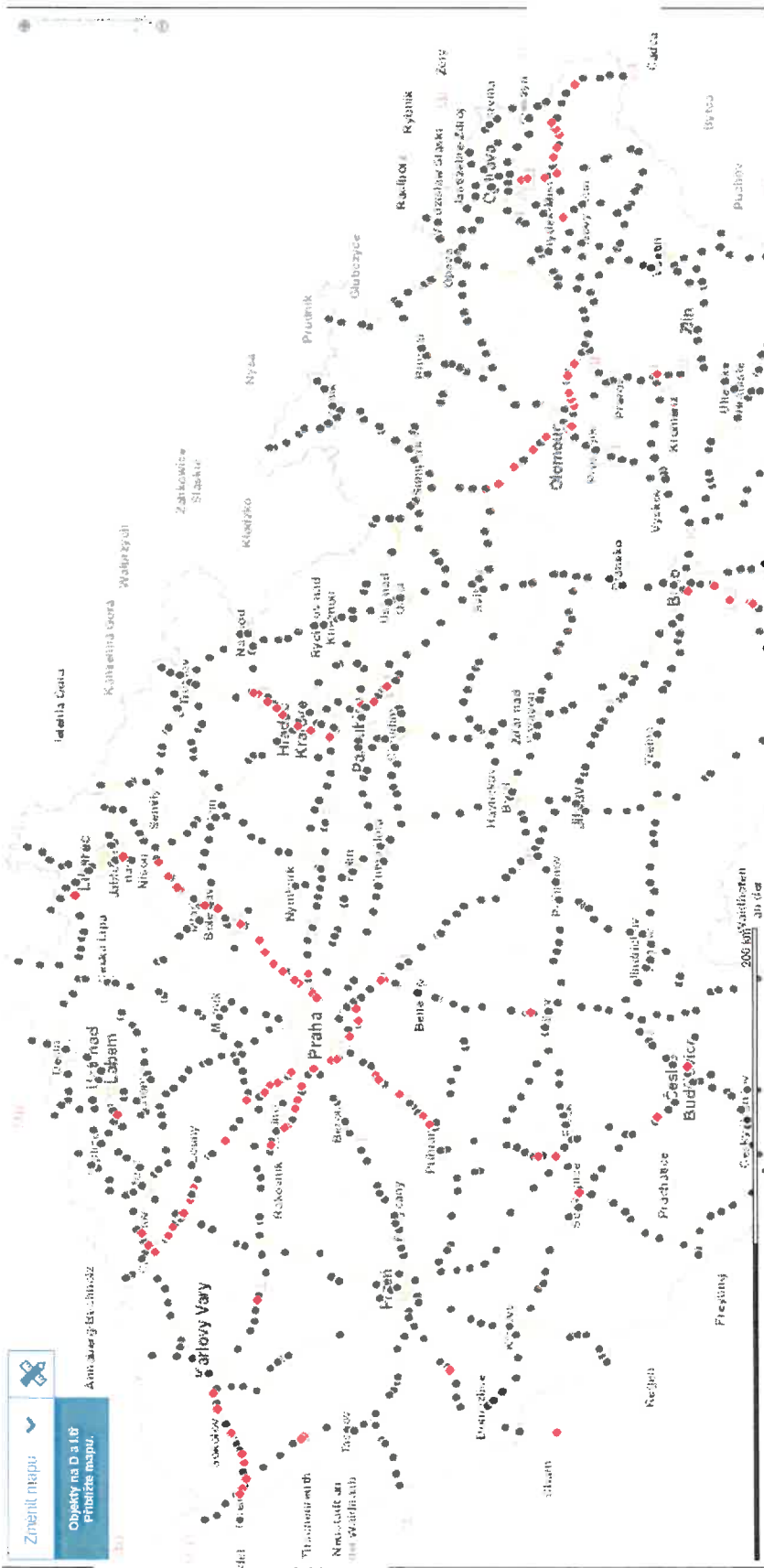
ŘSD ČR
INSTITUTNÍ SLUŽBA A DALŠÍ

System CEV – modul Hlavní prohlídky

Protokol z Hlavní prohlídky je doplněn o hodnocení stavu vozovky na základě provedeného měření multifunkčním vozidlem (měření proměnných parametrů včetně vad) včetně vyhodnocení jednotlivých homogenních sekcí.



Hlavní Evidence Prohlídky Mapa Prohlídky Plánování Údržby



Systém CEV – modul Mosty

35

Znázornění
mostních objektů na
mapovém podkladu
v modulu Mosty

The screenshot displays the 'CEV' software interface with a top navigation bar containing: Vady, Záruky, Pasport, Hlavní prohlídky, Mosty, Podpora, and Administrace. The 'Mosty' tab is active. On the left, there are buttons for 'Změnit mapu' and 'Objekty na D a L1ř Přiblížte mapu'. The main area shows a map of the Jihlava region with several bridge objects marked. A detailed information window for 'Most D1-137.2' is open, displaying the following data:

Most D1-137.2	
Správce:	ŘSD ČR P.O. ŘŘ ŘSD - Správa úseku údržby SSÚD 3 Velký Beranov
Název:	Dálniční most přes únici HRODIA
Místní název:	013 / 206
Stav objektu:	I - Bezpečný
Poslední prohlídka:	15.05.2021 První hlavní prohlídka

Below the information window are two buttons: 'Prohlídka' and 'Evidence'. The map background shows locations like Pálkovice, Humpolec, Jihlava, and Velký Beranov.

Systém CEV – modul Mosty

Podrobná evidence mostů a jejich stavu (včetně vad na jednotlivých konstrukčních částech) – posuzování jejich stavebního stavu dle normy.

CEV	Vady	Záruky	Pasport	Hlavní prohlídky	Mosty	Podpora	Administrace																																																
<p>Hlavní Evidence Prohlídky Mapy Události Uživatelé</p> <p>Most D1 - 137..2 (Dálniční most přes silnici III/3484)</p> <p>Správa údržby Návrhové a konstrukční charakteristiky Základní údaje Skladování údajů Hypoetematické údaje Časová osa</p> <p>Návrhové a konstrukční charakteristiky</p> <p>Základní údaje</p> <table> <tr> <td>Délka NK mostu (m)</td> <td>37.35</td> <td>Délka mostu (m)</td> <td></td> </tr> <tr> <td>x Celková šířka (m)</td> <td>15.30</td> <td>x Šířka mezi obrubami (m)</td> <td></td> </tr> <tr> <td>= Plocha mostu (m2)</td> <td>571.46</td> <td>= Plocha vozovky (m2)</td> <td></td> </tr> </table> <p>Délka přemostění (m)</p> <table> <tr> <td>Šířka mezi zábradlími (m)</td> <td>34.94</td> <td>Volná šířka (m)</td> <td></td> </tr> <tr> <td>Stavební výška (m)</td> <td>0.00</td> <td>Volná výška (m)</td> <td></td> </tr> <tr> <td>Úložná výška (m)</td> <td>0.59</td> <td>Šikmost (g)</td> <td></td> </tr> <tr> <td>Výška nad terénem (m)</td> <td>0.90</td> <td>Označení šikmosti</td> <td></td> </tr> <tr> <td>Výška nad hladinou (m)</td> <td>7.10</td> <td>Celkový počet polí</td> <td></td> </tr> <tr> <td>Hloubka vady (m)</td> <td>6.53</td> <td>Rok postavení</td> <td></td> </tr> <tr> <td>Popis spodní stavby</td> <td>0.66</td> <td>Rok poslední rekonstrukce</td> <td></td> </tr> <tr> <td>Popis nosné konstrukce</td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>Poznámka k nosné konstrukci</td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> </table> <p>Provozní charakteristiky</p> <p>Provozní záznamy</p> <p>Doklady</p> <p>Historie evidenčního čísla</p>								Délka NK mostu (m)	37.35	Délka mostu (m)		x Celková šířka (m)	15.30	x Šířka mezi obrubami (m)		= Plocha mostu (m2)	571.46	= Plocha vozovky (m2)		Šířka mezi zábradlími (m)	34.94	Volná šířka (m)		Stavební výška (m)	0.00	Volná výška (m)		Úložná výška (m)	0.59	Šikmost (g)		Výška nad terénem (m)	0.90	Označení šikmosti		Výška nad hladinou (m)	7.10	Celkový počet polí		Hloubka vady (m)	6.53	Rok postavení		Popis spodní stavby	0.66	Rok poslední rekonstrukce		Popis nosné konstrukce				Poznámka k nosné konstrukci			
Délka NK mostu (m)	37.35	Délka mostu (m)																																																					
x Celková šířka (m)	15.30	x Šířka mezi obrubami (m)																																																					
= Plocha mostu (m2)	571.46	= Plocha vozovky (m2)																																																					
Šířka mezi zábradlími (m)	34.94	Volná šířka (m)																																																					
Stavební výška (m)	0.00	Volná výška (m)																																																					
Úložná výška (m)	0.59	Šikmost (g)																																																					
Výška nad terénem (m)	0.90	Označení šikmosti																																																					
Výška nad hladinou (m)	7.10	Celkový počet polí																																																					
Hloubka vady (m)	6.53	Rok postavení																																																					
Popis spodní stavby	0.66	Rok poslední rekonstrukce																																																					
Popis nosné konstrukce																																																							
Poznámka k nosné konstrukci																																																							

Znázornění návrhových
a konstrukčních
charakteristik v modulu
Mosty

1) Na modernizované části dálnice zůstává devět mostů a tři nadjezdy ve špatném nebo velmi špatném stavu ohrožujícím bezpečnost a plynulost provozu na dálnici.

Ve špatném (V) nebo velmi špatném (VI) stavebním stavu jsou na dálnici D1 aktuálně 2 nadjezdy, DN1-029 nadjezd Hrusice a DN1-161 nadjezd Řehořov (Kamenice).

Do kontrolního protokolu byl zahrnut pravděpodobně nesprávně jako třetí nadjezd DN1-031, který byl postaven nový mimo Modernizaci D1 (1.HPM 15.8.2022 – stav I/II).

Nadjezdy nedotřené Modernizací D1 (stavební stav k 31.5.2023)

- DN1-024 Mirošovice – Rekonstrukce mimo MOD D1, spolupráce ŘSD a obec (II - Velmi dobrý)
- DN1-025 Železniční most přes D1 (IV – Uspokojivý)
- DN1-029 Hrusice (V – Špatný ze dne 25.03.2023)
- DN1-031 Kaliště – Rekonstrukce mimo MOD D1, spolupráce ŘSD a obec
- DN1-074 EXIT 75 Hořice – vlastník Kraj Vysočina (II - Velmi dobrý)
- DN1-080 EXIT 81 Koberovice – vlastník Kraj Vysočina (III – Dobrý)
- DN1-161 Řehořov (Kamenice) – MPM 13.12.2021 (VI - Velmi špatný)
- DN1-205 – vlastník Kraj Jihočeský (III – Dobrý)

Ostatní nadjezdy postaveny nové / odstraněny bez náhrady.

Podrobnější informace ohledně 9 mostů a 2 nadjezdů ve stavebním stavu V a VI – viz samostatná příloha

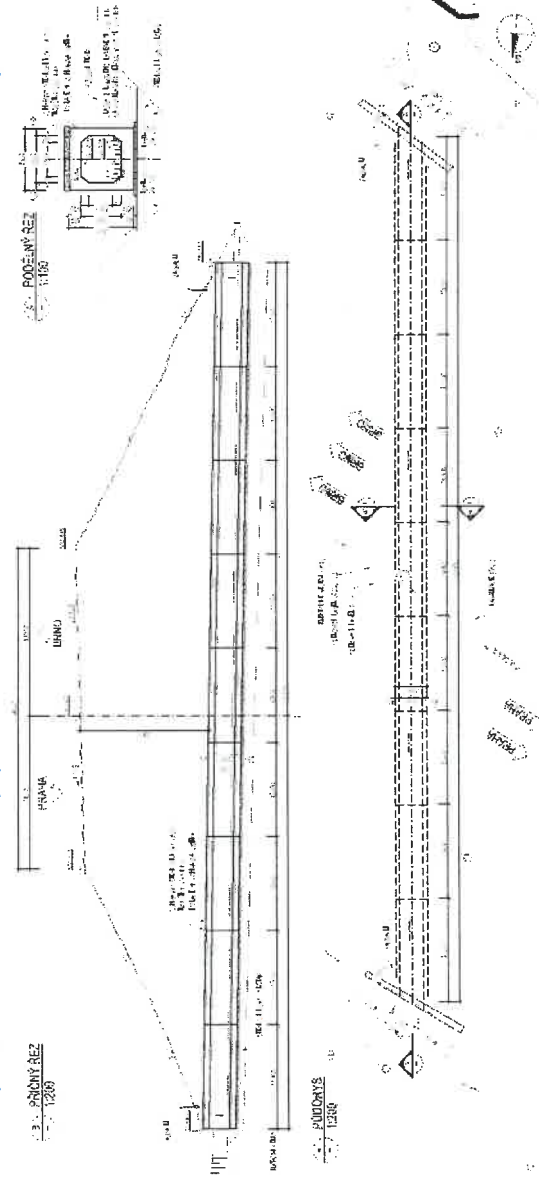
2) Koncepce opravy vysoce přesýpaných dálničních mostních objektů

V rámci Modernizace D1 byla přijata koncepce opravy výrazně přesýpaných mostních objektů pouze v nezbytně nutném rozsahu. Pokud bychom z uvedených mostů chtěli udělat most se stavebním stavem I – bezvadný, bylo by nutné ve středním dělicím pásu dálnice realizovat pažení na výšku více než 15,0 m, stávající most zdemolovat a postavit kompletně nový, obdobně pro druhou polovinu dálnice. Takovýto rozsah stavebních prací nebyl záměrem ani předmětem Modernizace D1.

U předmětných mostů byl navrhován rozsah rekonstrukce například: lokální sanace NK, úprava dilatačních spár, doplnění zábradlí, lokální oprava koryt apod. Příklady mostů:

Přesýpaný most ev. č. D1-177..3 v km 142,240 dálnice D1

Rozsah prací na mostě D1-177 byl pouze lokální sanace říms a NK, osazení zábradlí a lokální oprava koryta vodoteče.



Most ev. č. D1-179..3 v km 144,492 dálnice D1 nad železniční tratí

Rozsah prací na mostě D1-179 byl pouze oprava vyústění rubové drenáže a celoplošnou sanaci horního povrchu říms a osazení zábradlí.

Poznámka:

U mostních objektů byl rozsah rekonstrukce stanoven na základě zbytkové životnosti jednotlivých konstrukčních částí mostu a možnostmi rozšíření. Pokud byla zbytková životnost větší než životnost nového cementobetonového krytu, byly tyto konstrukční části ponechány a využity při modernizaci, i když nesplňují životnost 100 let.

Dálnice D1 v úseku Mirošovice – Kývalka je ve výhledové kategorizaci do roku 2050 v šestipruhovém uspořádání. Aby toto bylo splněno, bude nutné výrazně rozšířit násypy a zářezy, stejně tak mostní objekty atd. Z pohledu ŘSD ČR bylo postupováno s péčí řádného hospodáře, zásah do konstrukcí byl minimalizován a konstrukce, které nebylo nutné měnit za nové měněny nebyly. Proto se například u výrazně přesýpaných mostů neovlivňujících svým stavem bezpečnost provozu na D1 spokojíme s horším stavebním stavem než u novostavby, protože náklady na uvedení do bezvadného stavu by byly neúměrně vysoké přidané hodnotě. Pokud víme, že v budoucnu bude nutné do konstrukcí zasahovat, je pro nás stavební stav mostu IV - uspokojivý stejně tak vyhovující jako stav I – bezvadný.

Ve stavebním stavu V jsou na úseku D1, který byl předmětem modernizace dva (2) vysoce přesýpané mosty: D1-073 a D1-193, s výškou přesypání cca 20 m. Pro názornost přikládáme fotodokumentaci uvedených mostních objekt a příklad stavební jámy a pažení ve středním dělicím pásu dálnice s výškou cca 5 m. V případě, že bychom výše uvedené mostní objekty chtěli dostat do stavebního stavu I – bezvadný, a tedy postavit je nové, stavební jáma by byla min. 4x větší než na přiloženém obrázku.

<p>Most D1-073</p> 	<p>Most D1-193</p> 
<p>Pažení při pracích ve středním dělicím pásu dálnice (pokud by bylo při modernizaci přistoupeno ke kompletní rekonstrukci mostu, byla by výška pažení 4-násobná oproti obrázku níže</p> 	

Modernizace D1				
Mosty na hlavní trase dálnice D1 - ve stavebním stavu V - špatný a VI - velmi špatný				
Ev. č.	km D1	Aktuální stav (SS/NK)	Název mostu	Poznámky
D1-028..3	22,842	IV/V MPM 08/2022	Most přes cestu u Hrusic	Problematika MPV s přístupem k části konstrukce pro sanaci, vypuštěno v PDPS z MOD D1. Proveden diagnostický průzkum mostu, jako podklad pro návrh opravy mostu (80SD000129). Mimořádná prohlídka mostu 08/2022 v rámci diagnostiky - přepočít zatížitelnosti 50/130/420 tun (standardní požadavek dle norem EN u nových mostů 32/80/180 tun). Most provizorně podepřen.
D1-030..1	23,868	VI/VI	Most přes údolí Šmejkalovy - PM	Most provizorně podepřen.
D1-030..2	23,868	VI/VI	Most přes údolí Šmejkalovy - LM	Smlouva se Zhotovitelem rekonstrukce mostu podepsána 28. 04. 2023.
D1-073..3	74,289	V/V HPM 07/2022	Most přes potok u Hořic	Součástí I. etapy Modernizace D1 - SO 09-205. Přespaný most s výškou cca 20m. V rámci MOD D1 pouze drobné úpravy - odstranění nánosu z žims a násypového tělesa, lokální sanace, oprava dlažby v korytě potoka. Náklady v rámci MOD D1 - 315 722,74 Kč bez DPH. Hlavní prohlídka 07/2022 - V-špatný (SS + NK).
D1-075..1	76,490	V/V	Dálniční most přes řeku Úpavu (úsek 1)	Součástí I. etapy Modernizace D1 - SO 14-207.
D1-079..1	81,219	V/V HPM 07/2022	Most u Koberovic - PM	V rámci MOD D1 - úsek 10 - pouze rozšíření NK bez sanací, náklady 44 mil. Kč bez DPH. Hlavní prohlídka 07/2022 - V-špatný, zatížitelnost 33,6/114/270 tun.
D1-079..2	81,219	V/V HPM 07/2022	Most u Koberovic - LM	Správa dálnic - zakázka 80SD000175 - Sanace podhledu NK mostu D1-079 Koberovice, datum podpisu Smlouvy 05.01.2023, cena dle SO - 31,9 mil. Kč bez DPH
D1-147..1	112,628	V/V HPM 04/2021	Dálniční most přes silnici I/38	Součástí I. etapy Modernizace D1 - SO 14-207.
D1-193..3	155,841	V/IV MPM 11/2022	Dálniční most přes potok Jelenka	V rámci MOD D1 provedeny nové římsy, svodidla atd. v ceně 7,2 mil Kč bez DPH. Závod Praha - zakázka 02PT-007551 - D1 - oprava mostu ev. č. D1-147, schvalování v SYMBASIS, předpokládaná hodnota VZ 53 mil. Kč bez DPH. Předpoklad zahájení stavby jaro 2024.
D1-201..1	162,641	VI/IV MPM 11/2022	Dálniční most přes silnici II/399 MÚK Velká Bíteš	Součástí I. etapy Modernizace D1 - SO 21-202.
Poznámka: Ostatní vypuštěné mosty (např. vypuštěné sanace spodní stavby) z MOD D1, jsou ve stavebním stavu IV - Uspokojivý a lepší a proto nejsou v přehledu uvedeny.				
Nadjezdy nad dálnicí D1 - ve stavebním stavu V - špatný a VI - velmi špatný				
DN1-029	23,404	V/IV HPM 03/2023	Nadjezd Hrusice	Obec pravidelně provádí Prohlídky mostu dle požadavku norem. Stav mostu je dlouhodobě špatný, stavební stav se ale zhoršuje velmi pomalu (spodní stavba je ve stavu V - špatný od roku 2011, nosná konstrukce ve stavu IV - Uspokojivý od 2007). Aktuální stav V/IV byl potvrzen i prohlídkou podjezdu z 04/2023.
DN1-161	126,329	V/VI MPM 12/2021	Nadjezd polní cesty - Řehořov (Kamenice)	Aktuální stav mostu SS - V-špatný / NK - VI-velmi špatný (MPM 12/2021) Prohlídka podjezdu 09/2022 - NK - VI-velmi špatný.
Ostatní nadjezdy nedotčené Modernizací D1 (širšíkové vyhovující)				
DN1-024	21,700	II/II 1.HPM 2022	Nadjezd Mirošovice	Obec Mirošovice Rekonstrukce mimo MOD D1, spolupráce ŘSD ČR a obec.
DN1-025	21,824	II/IV MPM 03/2012	Železniční most přes D1	Správa železnic
DN1-031	24,633	I/II 1. HPM 2022	Nadjezd Kaliště	Obec Kaliště Rekonstrukce mimo MOD D1, spolupráce ŘSD ČR a obec.
DN1-074	75,171	II/II HPM 09/2020	EXIT 75 Hořice	Kraj Vysočina, SÚS Pelhřimov
DN1-080	81,675	III/III HPM 08/2017	EXIT 81 Koberovice	Kraj Vysočina
DN1-205	167,992	III/II MPM 06/2022	EXIT 168 Devět Křížů	Kraj Jihomoravský
Poznámka: Ostatní nadjezdy postaveny nové / odstraněny bez náhrady.				

Harmonogram rozšíření a dostavby odpočívek na D1

Na modernizovaném úseku dálnice D1 – EXIT 21 Mirošovice – EXIT 182 Kývalka

D1 rozšíření odpočívky Mikulášov v km 95,7 P+L

- stavební povolení v PM
- výkupy: TZ: 83%, DZ: 100%, VB: 95%
- +25 míst NA (u rozšířených odpočívek nad rámec dnešní kapacity)
- Probíhá zpracování DUSP + VD-ZDS
- soutěž na Zhotovitele, předpoklad 4Q/2023
- termín realizace 2024–2025

D1 oprava odpočívky Spejče v km 83,4 P (připravuje Správa Dálnic – jde pouze o opravu)

- probíhá zpracování DUSP
- výkupy: bez výkupů, pozemky ŘSD
- + 9 míst NA
- Společné povolení, předpoklad 2Q/2024
- termín realizace 2025

D1 rozšíření odpočívky Pávov v km 111 P+L

- probíhá zpracování DUSP
- probíhá zjišťovací řízení EIA, předpoklad ZZŘ 4Q/2023, předpokládá se, že skončíme ZŘ. Následně bude dokončen DUSP
- podání žádosti o společné povolení, předpoklad 1Q/2024. Vydání společného povolení, předpoklad 3Q/2024
- výkupy: po získání společného povolení
- + 66 míst NA
- termín realizace 2025–2027

D1 rozšíření odpočívky Jamenský potok v km 121 L

- probíhá zpracování DUSP
- podání žádosti o společné povolení, předpoklad 4Q/2023.
- Vydání společného povolení, předpoklad 2Q/2024
- výkupy: po získání společného povolení
- + 62 míst NA
- termín realizace 2025–2026

Zbytek dálnice D1

D1 rozšíření odpočívky Vyškov v km 227,6 L

- čístopis DUSP 05/2022
- žádost o společné povolení podána 11/2022, společné povolení vydáno 05/2023 (bez PM)
- výkupy: po nabytí PM společného povolení
- +84 míst NA
- termín realizace: 2025-2026

D1 odpočívka Vyškov v km 227,4 P

- čístopis DUSP 12/2022
- žádost o vydání SP předpoklad 2Q/2023, předpoklad vydání 4Q/2023
- výkupy: po získání společného povolení
- +87 míst NA
- termín realizace 2025 - 2026

D1 rozšíření odpočívky Klimkovice v km 344,5 P

- čístopis DUSP 02/2023
- žádost o vydání SP 05/2023, předpoklad vydání 3Q/2023
- výkupy: po získání společného povolení
- +30 míst NA
- termín realizace: 2025-2026

D1 rozšíření odpočívky Brněnské Ivanovice v km 198,6 P

- zahájeny práce na DUSP – předpoklad čístopisu 1Q/2024
- zároveň běží ZŘ EIA – předpoklad ZZŘ 2Q/2024
- žádost o vydání SP předpoklad 2Q/2024, předpoklad vydání 4Q/2024
- výkupy: po získání společného povolení
- +77 míst NA

- termín realizace: 2026-2027

D1 odpočívka Brněnské Ivanovice v km 198,6 L

- soutěž na Zhotovitele DUSP – předpoklad čístopisu 2Q/2024
- zároveň běží ZŘ – předpoklad ZZŘ 2Q/2024
- žádost o vydání SP předpoklad 4Q/2024, předpoklad vydání 2Q/2025
- výkupy: po získání společného povolení
- +65 míst NA
- termín realizace: 2027-2028

D1 odpočívka Milenov v km 303 P+L

- koncept DUSP 11/2022, čístopis předpoklad 2Q/2023

- předpoklad vydání společného povolení v PM 4Q/2023
 - výkupy: po získání společného povolení
 - +28 míst NA
 - realizace 2025–2027
- D1 odpočívka Rousínov v km 217,5 P+L
- pozastavená do doby souladu záměru odpočívky s ÚP obce
- D1 odpočívka Říkovice v km 270,3 P+L
- pozastavená do doby souladu záměru odpočívky s ÚP obce

Kontroly se zaměřením na evropské peníze

Projekty spolufinancované z fondů EU prostřednictvím Operačního programu Doprava (OPD), včetně spolufinancovaných staveb modernizace D1, jsou v rámci poskytování podpory EU předmětem kontrol ze strany různých subjektů, které jsou součástí implementační struktury OPD např. Řídícího orgánu OPD Ministerstva dopravy, Státního fondu dopravní infrastruktury, Auditního orgánu Ministerstva financí.

Předmětem kontrol byly níže uvedené úseky:

D1 Modernizace – úsek 02, EXIT 21 Mirošovice – EXIT 29 Hvězdovice (včetně SSÚD Mirošovice)
D1 Modernizace – úsek 03, EXIT 29 Hvězdovice – EXIT 34 Ostředek (2. fáze)
D1 modernizace – úsek 04, EXIT 34 Ostředek – EXIT 41 Šternov
D1 Modernizace – úsek 06, EXIT 49 Psáře – EXIT 56 Soutice
D1 Modernizace – úsek 07, EXIT 56 Soutice – EXIT 66 Loket
D1 modernizace – úsek 10, EXIT 75 Hořice – EXIT 81 Koberovice
D1 modernizace – úsek 12, EXIT 90 Humpolec – EXIT 104 Větrný Jeníkov
D1 Modernizace – úsek 15, EXIT 112 Jihlava – EXIT 119 Velký Beranov
D1 Modernizace – úsek 16, EXIT 119 Velký Beranov – EXIT 134 Měřín
D1 Modernizace – úsek 18, EXIT 134 Měřín – EXIT 141 Velké Meziříčí západ
D1 Modernizace – úsek 19, EXIT 141 V. Meziříčí západ – EXIT 146 V. Meziříčí východ
D1 modernizace – úsek 20, EXIT 146 V. Meziříčí východ – EXIT 153 Lhotka
D1 Modernizace – úsek 22, EXIT 162 Velká Bíteš – EXIT 168 Devět křížů
D1 Modernizace – úsek 25, EXIT 178 Ostrovačice – EXIT 182 Kývalka

Zjištění z provedených kontrol byla většinou charakteru, který nevyžadoval stanovení finanční korekce a z toho plynoucí požadavek na vrácení poskytnutých finančních prostředků. Ve dvou případech bylo konstatováno zjištění s finančním dopadem v celkové výši necelých 600 tis. Kč.

V případě kontrol zadávacích řízení na realizaci stavebních prací bylo ve třech případech (úsek 03, 18 a 25) v rámci zjištění konstatováno podezření na porušení postupů podle zákona o zadávání veřejných zakázek. Tato zjištění byla postoupena k posouzení na ÚOHS. Úřad provedl vlastní šetření a ve všech případech konstatoval, že nebyl shledán důvod k zahájení správního řízení z moci úřední. V návaznosti na zjištění ve věci veřejných zakázek byla rovněž zahájena/provedena kontrola ze strany Finančního úřadu. K dnešnímu datu byla kontrola FÚ na úsek 18 ukončena bez výměru, kontrola na úsek 03 probíhá a na úsek 25 nebyla ještě kontrola zahájena.

Níže je přehled kontrol, které na jednotlivých stavbách modernizace D1 proběhly v programovém období OPD 2014–2020.

	SFDI	MD	AO MF	ÚOHS	FÚ	Celkem
D1 modernizace Mirošovice – Kývalka	8	16	24	3	2	53

Dofinancování dálnice

Z pohledu rozpočtu SFDI se předpokládá dofinancování všech staveb modernizace D1 v roce 2023 (s výjimkou opravy silni. II. a III. tř. užívaných v průběhu stavby pro přepravu stavebních hmot).

V rámci zpracování Výchozích podkladů pro sestavení návrhu rozpočtu SFDI na rok 2024 a střednědobého výhledu do roku 2028 předložených 15.5.2023 nebyly na dofinancování modernizace D1 ze strany ŘSD uplatněny žádné požadavky.

