

Stát selhává v řízení veřejných investic. To vede k plýtvání s prostředky a prodražování projektů

8.6.2026 - | Nejvyšší kontrolní úřad

TISKOVÁ ZPRÁVA K SOUHRNNÉ ZPRÁVĚ NKÚ O INVESTIČNÍ POLITICE STÁTU ZA LÉTA 2020 AŽ 2025 z pohledu kontrol zaměřených na dopravní infrastrukturu - 8. června 2026.

Cílem veřejného investování je posílení hospodářského rozvoje a konkurenceschopnosti země. Stát vydává na investice každoročně stovky miliard korun. Jen v roce 2025 to bylo přes 400 mld. Kč. Přesto v řízení veřejných investic dlouhodobě selhává. Rozhodování o investicích je roztržštěné, nekoordinované a často odtržené od reálných potřeb, finančních možností i měřitelných přínosů. Takový stav vede k plýtvání veřejnými prostředky, prodražování projektů a ztrátě důvěry veřejnosti. Uvádí to NKÚ ve své dnes vydané souhrnné zprávě za léta 2020 až 2025 k investiční politice státu z pohledu kontrol zaměřených na dopravní infrastrukturu.

Vzhledem k tomu, že vládní výdaje na dopravní infrastrukturu patří mezi nejvyšší, opírá NKÚ svá konstatování o výsledky 13 kontrol z této oblasti. Ty byly ukončeny v letech 2020 až 2025 a upozorňují na důležité a opakující se systémové nedostatky. Při tvorbě souhrnné zprávy vycházel NKÚ i ze své analytické činnosti.

V závěru souhrnné zprávy NKÚ vyzývá státní instituce ke změně přístupu od utrácení k odpovědnému investování a od nahodilých investic k závaznému plánu. Podle NKÚ je třeba striktně odmítat investice, které nepřinášejí prokazatelný přínos pro hospodářský rozvoj a kvalitu života občanů, stanovit jasné, měřitelné a kontrolovatelné cíle, omezit plošné dotace a systematicky využívat finanční nástroje, které nutí příjemce k odpovědnému hospodaření. Dále je třeba důsledně kontrolovat kvalitu plnění a bez výjimek vymáhat sankce za nedodržení smluvních podmínek, zastavit nadměrnou byrokracii a zaručit skutečné soutěžní prostředí při zadávání zakázek.

Nedostatky od A do Z

Kontroly NKÚ dlouhodobě poukazují na nedostatky od přípravné fáze až po ukončení stavebních prací včetně pozdních reklamací a nekvalitních oprav. Administrativně náročné územní a stavební řízení, chyby v přípravě projektů, neúplné podklady a nedodržování harmonogramů dlouhodobě vedou ke zpoždování i prodražování výstavby silnic, dálnic a dalších dopravních staveb. Kvůli zdoluhavé přípravě trvající v některých případech desítky let nebyly dokončeny významné dopravní stavby ani jejich napojení na důležitou evropskou dopravní síť.

Zbytečné prodražování ukazuje NKÚ na příkladu výstavby dálnic. Mezi lety 2020 až 2024 bylo zprovozněno 41 úseků dálnic o celkové délce přesahující 300 km. To je dobrá zpráva, zvláště v kontextu předcházejících let, kdy např. v roce 2014 nebyl v ČR zprovozněn ani jeden kilometr dálnice a v roce 2018 čtyři kilometry. A za jakou cenu jsme je vybudovali? Zatímco za jeden kilometr dálnice zprovozněné v roce 2020 stát zaplatil v průměru téměř 275 mil. Kč, v roce 2024 to bylo již 505 mil. Kč, tj. nárůst o téměř 84 %. Tento enormní nárůst ceny přitom nelze přičítat pouze vysoké inflaci nebo rozdílné technologické náročnosti staveb. Podle kontrolorů je v rozvoji dopravní infrastruktury v ČR hlavním problémem neefektivní využití zdrojů.

Jednotlivé kontroly dále ukázaly např. to, že příprava výstavby úseku dálnice D4 trvala Ministerstvu dopravy (MD) a Ředitelství silnic a dálnic (ŘSD) celkem 21 let. A její realizace formou partnerství veřejného a soukromého sektoru (PPP) nemusí být pro stát tak výhodná, jak se předpokládalo. Celý závazek vyplývající z projektu PPP představuje kvazimandatorní výdaj, který bude muset stát až do roku 2049 financovat. Modernizaci 20 úseků dálnice D1 za 28 mld. Kč ŘSD po 10 letech nedokončilo, bezpečnost provozu ohrožovaly mosty a nadjezdy ve špatném či havarijním stavu, jízdní komfort byl snížen nekvalitními opravami vozovky.

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

Jiný příklad: MD, Státní fond dopravní infrastruktury a Ministerstvo pro místní rozvoj investovaly peníze do cyklostezek. Neměly ale přehled o jejich stavu, délce ani využití. Jejich výstavbu provázely výrazné rozdíly v cenách.

Kontrola publikovaná Nejvyšším kontrolním úřadem na konci dubna ukázala, že plány na vybudování vysokorychlostních tratí v odhadované hodnotě nejméně 737 mld. Kč narážejí na zásadní nepřipravenost státu. Přestože již bylo na přípravu vynaloženo 5,6 mld. Kč, stát nemá dosud určeny zdroje financování. V kombinaci s nejistými přínosy a neuzavřenými mezinárodními dohodami o přeshraničním spojení se tak ukazuje, že rozsah plánovaných investic výrazně převyšuje reálné možnosti veřejných rozpočtů.

Odbor komunikace

Nejvyšší kontrolní úřad

<https://www.nku.cz/cz/pro-media/tiskove-zpravy/stat-selhava-v-rizeni-verejnych-investic--to-vede-k-plytvani-s-prostredky-a-prodravovani-projektu-id15679>