

SPRÁVA O VÝSLEDKU KONTROLY

Opravy a údržba ciest v správe VÚC



NAJVYŠŠÍ
KONTROLNÝ
ÚRAD SR

ĽUBOMÍR ANDRASSY
predseda

Kontrolovali sme

všetkých osem regionálnych správcov ciest II. a III. triedy

Každý samosprávny kraj si zriadil (alebo založil) vlastného správcu majetku v podobe cestnej infraštruktúry. Jednotliví správcovia sú financovaní predovšetkým z rozpočtových zdrojov príslušného samosprávneho kraja. Vybrané činnosti správcov ciest boli preverené za roky 2021 až 2024, v prípade potreby aj súvisiace obdobia. Súčasťou kontroly bolo aj preverenie plnenia opatrení z predchádzajúcej kontroly NKÚ SR z roku 2021, zameranej na rekonštrukcie, opravy a údržbu mostov na cestách II. a III. triedy.

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). Počas kontroly boli využité najmä preskúmania dokladov, analýzy a prepočty získaných údajov a rozhovory. Táto kontrola nadviazala na kontrolu z prvého polroka 2025, predmetom ktorej bola cestná infraštruktúra vo vlastníctve štátu, t. j. diaľnice, rýchlostné cesty a cesty I. triedy.

Prečo sme kontrolovali

Budovanie a bezpečná prevádzka cestnej infraštruktúry sú významné nielen na medzinárodnej a národnej úrovni, ale prostredníctvom zabezpečenia dopravnej obslužnosti regiónov ovplyvňujú aj každodenný život obyvateľov. Kontrola zameraná na mosty z roku 2021 poukázala najmä na ich dlhodobý sa zhoršujúci stav. Z tohto dôvodu bolo súčasťou aktuálnej kontroly aj preverenie plnenia opatrení, ktoré jednotliví správcovia regionálnych ciest prijali na odstránenie kontrolou zistených nedostatkov.

NKÚ SR sa problematike cestnej infraštruktúry a stavu mostov venuje dlhodobo. Vykonané analýzy a kontroly poukazujú na nedostatočné financovanie výstavby a údržby cestnej infraštruktúry a z toho vyplývajúci zlý stav mostov už od roku 2017.

Čo sme zistili

- Osem samosprávnych krajov aktuálne vlastní spolu takmer 3 600 km ciest II. triedy a viac ako 10 300 km ciest III. triedy, na ktorých je spolu takmer 5 400 mostov. Medzi kraji existujú významné rozdiely (najmenej v bratislavskom kraji - 523 km ciest a 129 mostov, najviac v prešovskom kraji - 2 433 km ciest a 1 228 mostov).
- V období rokov 2021 až 2024 sa celkový stav regionálnych ciest zlepšil len nepatrne. Necelé 2/3 celkovej dĺžky ciest (8 663 km z 13 911 km) v roku 2024 sú vo dvoch najlepších stupňoch stavebno-technického stavu z celkových piatich stupňov.
- Stav mostov na regionálnych cestách sa za rovnaké obdobie výrazne zhoršil. Takmer 40 % z nich (2 062 z 5 387) bolo v roku 2024 v troch najhorších stupňoch zo siedmich stupňov stavebno-technického stavu. Trend zhoršovania stavu bol dlhodobý, keďže v roku 2017 bol tento podiel len 12 % a v roku 2020 bol 22 %.
- Správcovia regionálnych ciest majú vytvorené vlastné personálne aj technické kapacity na zabezpečenie bežnej údržby a opráv vo vlastnej réžii. Okrem toho vykonávajú tieto činnosti na zmluvnom základe pre Slovenskú správu ciest na viac ako 3 600 km ciest I. triedy vo vlastníctve štátu.
- Potreba opráv a modernizácie, identifikovaná v rámci systému hospodárenia s cestami a mostami, preyšovala finančné možnosti samosprávnych krajov. Finančné prostriedky poskytnuté správcovi z rozpočtu samosprávnych krajov vyplývali zo schváleného rozpočtu kraja na daný rok, v jeho rámci boli priamo samosprávnymi kraji realizované aj niektoré investičné činnosti, spravidla spolufinancované z fondov Európskej únie.
- Samosprávne kraje aj so zapojením rôznych zdrojov dokážu ako celok len udržiavať existujúci stav regionálnych ciest a nie sú schopné dlhodobý stav zlepšovať. Zdroje z fondov Európskej únie na investície do cestnej infraštruktúry sa pritom budú postupne znižovať.

Čo odporúčame

Najvyšší kontrolný úrad Slovenskej republiky odporúča

Výboru Národnej rady Slovenskej republiky pre hospodárske záležitosti

- aby inicioval návrh na úpravu legislatívy tak, že prekládky inžinierskych sietí na mostoch v súvislosti s modernizáciou mostov budú financované vlastníkom inžinierskej siete a nie vlastníkom mosta,
- aby požiadal vládu Slovenskej republiky o predloženie návrhu na dlhodobé udržateľné financovanie ciest a mostov v pôsobnosti štátu a samosprávy s prípadným využitím zahraničných skúseností,

samosprávnym krajom

- aby aktívne hľadali dodatočné finančné zdroje na modernizáciu cestnej infraštruktúry, ktoré navýšia dostupné zdroje, resp. postupne nahradia výpadok zdrojov z fondov Európskej únie,
- aby udržiavali a rozvíjali vlastné kapacity na údržbu a opravy ciest, a to aj formou vzájomnej spolupráce.

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 Slovenskej republiky, ako aj účinnosť opatrení prijatých po predchádzajúcej kontrole mostov.

Kontrola bola zameraná na cesty II. a III. triedy, ktoré zabezpečujú dopravnú dostupnosť nielen v rámci regiónov, ale aj ich vzájomné prepojenie a nadväzujú na cesty vyšších kategórií. Účelom nadväzovala na kontrolu vykonanú v prvom polroku 2025 zameranú na plnenie medzinárodných záväzkov prostredníctvom budovania najmä diaľnic, rýchlostných ciest v trase medzinárodných koridorov.

Rámec kontrolnej akcie

Predmetom kontroly bola príprava veľkých opráv a údržby, investičných projektov a zabezpečenie ich financovania, realizácia a prínosy veľkých opráv, údržby a investičných projektov, ako aj plnenie opatrení z kontroly mostov v roku 2021. Keďže niektoré činnosti boli vykonávané výlučne samosprávnymi krajinami, bolo potrebné informácie a údaje o finančných prostriedkoch investovaných do cestnej infraštruktúry získať aj od samosprávnych krajov, resp. z ich záverečných účtov. Tieto údaje neboli preverené kontrolou.

Výsledky kontrolnej akcie

Samosprávne kraje sú vlastníkom regionálnych ciest II. a III. triedy od roku 2001, kedy ich prevzali z vlastníctva štátu. Spolu to bolo v roku 2024 takmer 3 600 km ciest II. triedy a viac ako 10 300 km ciest III. triedy. Rozdiely medzi krajinami podľa podielu celkovej dĺžky ich regionálnych ciest na celej sieti regionálnych ciest v dĺžke 13 911 km sú významné – od necelých 4 % v bratislavskom kraji (523 km) po takmer 18 % v banskobystrickom (2 453 km) a prešovskom kraji (2 433 km). Tieto rozdiely majú vplyv aj na prerozdelenie výnosu dane z príjmov medzi samosprávnymi krajinami, pretože celková dĺžka regionálnych ciest je s váhou 20 % jedným zo šiestich kritérií v rámci platnej legislatívy. Ďalšie tri kritériá s celkovou váhou 62 % súvisia s počtom obyvateľov s trvalým bytom v kraji, resp. s podielom stredoškolskej mládeže, resp. dôchodcov na celkovom počte obyvateľov kraja. Tieto štyri kritériá súvisia s kompetenciami, ktoré samosprávne kraje zabezpečujú. Zvyšné dve kritériá s celkovou váhou 18 % súvisia s rozlohou kraja a hustotou obyvateľstva. Nastavenie zohľadňuje kompetencie samosprávnych krajov. Zmena parametrov by mala vplyv len na iné prerozdelenie rovnakého objemu financií medzi jednotlivé samosprávne kraje.

Každý kraj má odlišne nastavený systém evidencie, výkonu správy aj financovania opráv, údržby a modernizácie cestnej infraštruktúry, čo do určitej miery komplikuje vzájomné porovnávanie výsledkov. Odlišné nastavenie je premietnuté aj do rôznej právnej formy správcov:

- štyri príspevkové organizácie v bratislavskom, košickom, trenčianskom a žilinskom kraji,
- dve rozpočtové organizácie v prešovskom a trnavskom kraji,
- dve akciové spoločnosti v banskobystrickom a nitrianskom kraji, pričom ich jediným vlastníkom je príslušný samosprávny kraj.

Posledná zmena právnej formy u správcov nastala v roku 2021, kedy správu ciest v bratislavskom kraji začala vykonávať novozriadená príspevková organizácia, pričom dovtedy správu zabezpečovala obchodná spoločnosť. Na základe výsledkov kontrol možno skonštatovať, že kľúčovým faktorom pre systém hospodárenia s regionálnymi cestami a mostami je dostupný objem financií v rozpočtoch samosprávnych krajov a ich rozdeľovanie na zabezpečenie výkonu kompetencií týchto krajov v oblasti dopravy, vzdelávania, sociálnej a kultúrnej oblasti.

Príprava činností a zabezpečenie financovania

Údržba ciest je komplexný súbor činností zameraných na zabezpečenie bezpečnej, plynulej a spoľahlivej prevádzky ciest, mostov a ďalšej infraštruktúry počas celého roka. Zahŕňa letnú údržbu (čistenie, opravy povrchu, údržba zelene), zimnú údržbu (posyp, pluhovanie) a špeciálne práce, akými sú oprava zvodičiek či dopravného značenia, aby sa predĺžila životnosť cesty a predišlo haváriám.

Každý správca ciest má zabezpečené adekvátne technické a personálne zabezpečenie, teda takmer výlučne vykonáva tieto činnosti vlastnými kapacitami. Okrem údržby regionálnych ciest vykonávajú regionálni správcovia na zmluvnom základe tieto činnosti aj pre Slovenskú správu ciest na cestách I. triedy. Tento správca takéto kapacity nemá a všetky činnosti realizuje dodávateľským spôsobom.

Reálny objem výkonov správcov pri zimnej údržbe je podmienený vývojom počasia. Plánovanie v tejto oblasti spočíva najmä v príprave a aktualizácii operačných plánov zimnej údržby, zabezpečení potrebnou technikou, posypovým materiálom a v organizovaní činnosti dispečingu a pracovnej pohotovosti zamestnancov. Technika a personál mimo zimného obdobia sa využíva na vykonávanie letnej údržby. Jej rozsah vyplýva zo systému hospodárenia v prípade frekvencie kosenia krajín a ich čistenia, alebo zo zisteného stavu ciest po zimnom období v prípade lokálnych opráv výtlkov, škár a iných poškodení vozovky, ako aj zo stavu vodorovného a zvislého dopravného značenia.

Realizáciou týchto činností nedochádza k zlepšeniu stavu regionálnych ciest. Tieto činnosti majú nadpolovičný podiel na výkonoch činností vykonávaných správcami a na ich zabezpečenie sa použije najviac finančných prostriedkov. Financovanie údržby regionálnych ciest je zabezpečené z bežného rozpočtu samosprávnych krajov v sume podľa schváleného rozpočtu príslušného kraja. Ďalšie zdroje na financovanie tejto činnosti sú z výkonov údržby pre Slovenskú správu ciest a v malej miere aj z podnikateľskej činnosti správcov. Počas kontroly neboli zistené nedostatky pri dodržiavaní vybraných zákonných povinností pri vedení účtovníctva a čerpania rozpočtu.

Odlíšna situácia je pri plánovaní a príprave opráv povrchov vozoviek, osobitne pri súvislých, teda veľkoplošných opravách, ako aj pri nevyhnutnej modernizácii ciest vrátane mostov na nich. Správcovia pri určení potrieb opráv, modernizácií a pri stanovení poradia naliehavosti ich realizácie pristupovali na základe výsledkov vizuálnych prehliadok, ako aj diagnostiky technického stavu komunikácií a mostov v rámci systému hospodárenia s nimi v súlade s príslušnými technickými predpismi. Výsledkom bolo zostavenie poradia naliehavosti opráv jednotlivých úsekov ciest, resp. mostov. Počas procesu prioritizácie boli okrem stavebno-technického stavu ciest zohľadnené aj ďalšie faktory, ako sú regionálna významnosť a potreba riešenia havarijných alebo mimoriadnych situácií. Ďalej v tomto procese zohrávali úlohu aj priority strategických dokumentov samosprávnych krajov v oblasti cestnej dopravy.

Identifikované potreby opráv a modernizácií vyplývajúce zo zostaveného poradia naliehavosti boli spravidla násobne vyššie než objem dostupných zdrojov. Napríklad v žilinskom kraji predpokladané náklady na rekonštrukciu ciest a mostov prevýšili dostupné zdroje v rokoch 2021 až 2024 v rozsahu od 338 % do 1 328 %. Pri výpočte boli brané do úvahy všetky kapitálové výdavky na stavebné investície a bežné výdavky na plošné opravy vozoviek.

Výber konkrétnych projektov opráv a modernizácií, ktoré budú realizované v nasledujúcom období, bol súčasťou prípravy rozpočtov samosprávnych krajov na základe podkladov od správcov regionálnych ciest. Zohľadňovali sa závery a odporúčania z rokovaní komisií a poradných orgánov, ktoré mali zriadené jednotlivé samosprávne kraje. Najčastejšie bolo finálne rozhodnutie prijaté na rokovaní zastupiteľstva príslušného samosprávneho kraja, napr. ako súčasť schváleného rozpočtu. Pri rozhodovaní boli uprednostňované najhoršie úseky ciest a mostov. Výnimkou boli projekty modernizácií súvislých úsekov ciest druhej triedy, kde boli zahrnuté všetky mosty na týchto úsekoch.

Schválené finančné prostriedky boli účelovo viazané na konkrétne investičné projekty v cestnej infraštruktúre. Účelové viazanie financií bolo využívané aj v prípade veľkoplošných opráv povrchov vozoviek. Napríklad v trenčianskom kraji počas rokov 2021 až 2024 bolo účelovo určené čerpanie financií v súhrnnej sume takmer 28,6 mil. eur na 149 rôzne dlhých úsekov ciest v celkovej dĺžke 170 km v rámci všetkých okresov kraja. Samotní správcovia rozhodovali o použití financií v rámci čerpania svojho rozpočtu na opravy konkrétnych úsekov ciest a mostov len v obmedzenom rozsahu a spravidla len na jednoduché a finančne nenáročné výkony.

Vo všetkých krajoch bolo zistené, že potrebné opravy a investície boli výrazne obmedzované nedostatočným objemom finančných prostriedkov v rozpočtoch samosprávnych krajov. Priemerný ročný objem investícií jednotlivých krajov do regionálnych ciest je minimálne 40 % všetkých kapitálových výdavkov, hoci sú výrazné medziročné rozdiely. Najvyšší objem bol v roku 2023, čo súviselo s ukončovaním programového obdobia fondov Európskej únie, ktoré sú najvýznamnejším zdrojom investícií jednotlivých krajov. Podobný stav bol zistený aj počas kontroly v roku 2021 za obdobie rokov 2017 až 2020.

Dôsledkom toho je skutočnosť, že stavebno-technický stav regionálnych ciest stagnuje a stavebno-technický stav mostov sa dlhodobo zhoršuje. Rovnako sa to týka aj ciest I. triedy vo vlastníctve štátu, kde je obmedzujúcim prvkom objem dostupných financií v štátnom rozpočte.

Realizácia a prínosy veľkoplošných opráv a modernizácií ciest

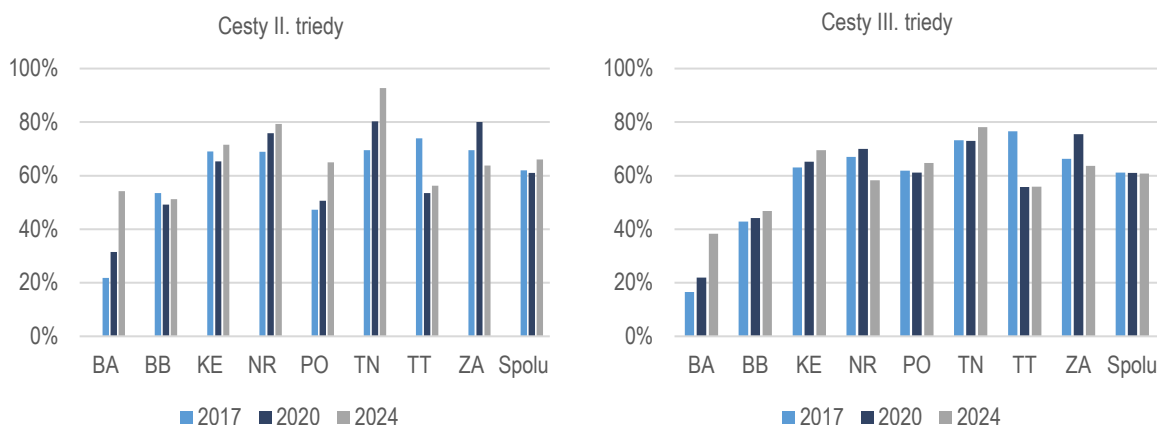
Priemerné celkové bežné výdavky za všetkých správcov boli počas obdobia rokov 2021 až 2024 v sume takmer 150 mil. eur ročne s mierne rastúcim trendom. Z tejto sumy viac ako polovica výdavkov súvisela s výkonmi zimnej údržby ako aj kosenia a čistenia krajín. Výdavky na súvislé, resp. veľkoplošné opravy povrchov ciest boli v priemere necelých 32 mil. eur ročne, t. j. približne 21 % z celkových bežných výdavkov.

Výdavky na investičnú činnosť boli ročne v priemere takmer 104 mil. eur, pričom ich vývoj bol nerovnomerný v čase – najviac v roku 2023 v sume viac ako 136 mil. eur, najmenej v roku 2021 v sume takmer 62 mil. eur. Z tejto sumy tvorili necelých 40 % nenávratné príspevky zo zdrojov Európskej únie, pričom s ich čerpaním súvisí aj najvyšší objem investícií v roku 2023.

Podiel ciest v najlepšom stave na ich celkovej dĺžke sa v kontrolovanom období zvýšil len nepatrne, aj keď do ciest boli investované finančné prostriedky z vlastných, príp. úverových zdrojov samosprávnych krajov. V prípade ciest II. triedy boli na ich modernizáciu vrátane mostov zapojené aj zdroje z fondov Európskej únie. Dôvodom stagnácie stavu regionálnych ciest bola skutočnosť, že súčasne so zlepšovaním stavu modernizovaných úsekov sa na iných úsekoch ciest ich stav zhoršoval. Uvedené preukazuje, že samosprávne kraje ako celok aj so zapojením rôznych zdrojov dokážu len udržiavať existujúci stav a nie sú schopné dlhodobo celkový stav regionálnych ciest zlepšovať.

Nasledujúce dva grafy zobrazujú vývoj podielu dĺžky ciest v najlepších dvoch stupňoch ich stavebno-technického stavu na celkovej dĺžke podľa jednotlivých krajov, osobitne za cesty II. triedy a III. triedy.

Graf č. 1 a 2: Vývoj podielu ciest II. triedy a III. triedy v najlepších dvoch stavoch na ich celkovej dĺžke podľa jednotlivých správcov



Zdroj pre oba grafy: cestná databanka, jednotliví správcovia; spracované NKÚ SR

Pri cestách II. a III. triedy mal v roku 2024 najvyšší podiel ciest na ich celkovej dĺžke trenčiansky kraj (1 215 km z celkovej dĺžky 1 490 km). V prípade ciest II. triedy bol nad celoslovenským priemerom aj nitriansky kraj (398 km z 502 km) a košický kraj (412 km z 575 km). Pri cestách III. triedy boli nad celoslovenským priemerom štyri kraje – trenčiansky (891 km z 1 140 km), košický (957 km z 1 377 km), prešovský (1 245 km z 1 922 km) a žilinský (700 km z 1 100 km). Podrobné údaje o cestách za všetky stupne stavebno-technického stavu vrátane popisu jednotlivých stupňov sú uvedené v prílohách.

Najviac sa zlepšil stav ciest v bratislavskom kraji, kde vzrástla dĺžka ciest v najlepších stavoch z 96 km v roku 2017 na 232 km v roku 2024. Dôvodom bola nielen nízka počiatočná hodnota, ale aj skutočnosť, že tento kraj začal významne investovať do cestnej infraštruktúry prostredníctvom finančných nástrojov Slovak Investment Holding, a. s., pretože ako rozvinutý región mal obmedzené možnosti čerpania prostriedkov z fondov Európskej únie. Zhoršenie stavu ciest bolo zaznamenané len v žilinskom kraji pri cestách obidvoch tried, resp. v nitrianskom kraji pri cestách III. triedy.

Prínosom realizovaných činností je najmä zlepšenie stavu konkrétnych úsekov regionálnych ciest, ako aj zvýšenie bezpečnosti, plynulosti premávky na nich; napr. rozšírením, spevnením ich krajníc. Nové úseky regionálnych ciest sa nestavajú. V realizovaných projektoch sú ciele a ukazovatele takmer výlučne uvádzané v dĺžkach úsekov ciest. Preto možno pozitívne zhodnotiť stav, keď sa postupne v etapách zrekonštruuje súvislý úsek jednej cesty. Prikladom je Cesta slobody číslo II/537 v prešovskom kraji, kde prostredníctvom 7 projektov v 6 etapách bol zrekonštruovaný úsek cesty v celkovej dĺžke takmer 45 km za viac ako 43 mil. eur. Podobne postupovalo viacero krajov, napr. aj nitriansky a trnavský.

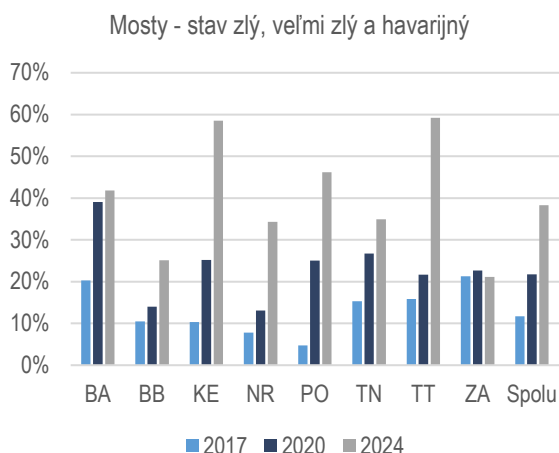
Počas kontroly neboli zistené nedostatky pri dodržiavaní vybraných zákonných povinností pri uzatváraní zmlúv a dodatkov ku zmluvám na investičné projekty. Dôvodom uzatvárania dodatkov boli najmä nepredvídané okolnosti zistené počas realizácie projektu.

Stav mostov sa dlhodobo zhoršuje

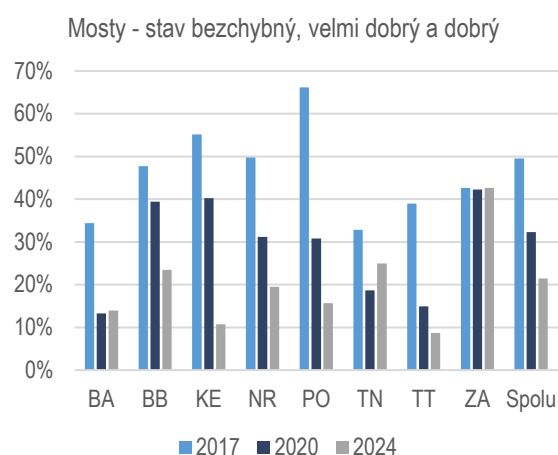
Podstatne horšia situácia je pri mostoch na regionálnych cestách. Z celkového počtu takmer 5 400 mostov v roku 2024 je viac ako 2 050 (takmer 40 %) v stave zlý, veľmi zlý a havarijný, t. j. v troch najhorších stupňoch zo siedmich stupňov stavebno-technického stavu. Tento podiel sa významne zhoršil počas kontrolovaného obdobia, keď na konci roka 2020 to bolo len necelých 22 % (1 168 mostov z celkového počtu 5 387). Zhoršovanie stavu je dlhodobé, keďže k 31. 12. 2017 bol tento podiel necelých 12 % (628 mostov z celkového počtu 5 372), pričom vývoj stavu mostov na cestách I. triedy vo vlastníctve štátu je podobný.

Nasledujúce dva grafy zobrazujú vývoj podielu počtu mostov na regionálnych cestách podľa stupňov ich stavebno-technického stavu na celkovom počte mostov podľa jednotlivých krajov. Graf číslo 3 zahŕňa mosty v troch najhorších stupňoch a graf č. 4 mosty v troch najlepších stupňoch. Podrobné údaje o počtoch mostov vo všetkých siedmich stupňoch stavebno-technického stavu vrátane charakteristiky stavov sú uvedené v prílohách.

Graf č. 3: Podiel mostov v najhoršom stave



Graf č. 4: Podiel mostov v najlepšom stave



Zdroj: cestná databanka, jednotliví správcovia; spracované NKÚ SR

Vyšší podiel mostov v najhoršom stave v porovnaní s podielom za všetky kraje bol v roku 2024 v štyroch krajoch: v košickom (383 mostov z 654), trnavskom (225 mostov z 380), prešovskom (567 mostov z 1 228) a bratislavskom (54 mostov z 129). Celkový počet mostov v najhorších stavoch ovplyvňujú najmä mosty v stupňoch 5 a 6, počet mostov v stupni 7 - havarijný stav vzrástol v roku 2024 na 34 z počtu 7 v roku 2017. Lepší stav mostov v porovnaní s celoslovenským priemerom bol v roku 2024 v žilinskom kraji a trenčianskom kraji.

Žilinský kraj je pozitívnym príkladom vplyvu dlhodobo nastaveného systému priebežnej investičnej prípravy mostov v najhorších stupňoch stavebno-technického stavu. Situáciu však môže ovplyvňovať aj iný prístup k prioritizácii, pretože v tomto kraji dochádza, na rozdiel od ostatných, k miernemu zhoršovaniu stavu ciest.

Stav mostov sa zhoršuje aj napriek investíciám do modernizácie mostov, či už v rámci individuálnych projektov alebo ako súčasť modernizácie súvislého úseku cesty. Po kontrole v roku 2021 boli zriadené u niektorých správcov mostné čaty, ktoré sú schopné vo zvýšenej miere vykonávať bežné stavebné nenáročné opravy mostov, ako aj ich

intenzívnejšiu údržbu. Tým sa predlžuje ich životnosť a sú dlhšie prevádzkyschopné v lepších stupňoch stavebno-technického stavu bez potreby modernizácie a investícií. Najviac sa to prejavilo v trenčianskom kraji, ktorý týmto spôsobom od roku 2022 do roku 2024 opravil spolu 40 mostov zo 642, čo tiež prispelo k skutočnosti, že v tomto kraji vzrástol podiel mostov v najlepších stavoch. Uvedeným spôsobom boli opravené predovšetkým krátke mosty spravidla do 10 m dĺžky bez potreby špecializovaných stavebných postupov, preto náklady na túto činnosť nedosiahli spolu ani 1 mil. eur. Mostné čaty využívajú aj iní správcovia, napr. v nitrianskom kraji. Pozitívne možno hodnotiť aj skutočnosť, že v porovnaní s rokom 2021 sa len v minimálnej miere vyskytli prípady, keď nebola vykonaná plánovaná prehliadka mosta, resp. že by prehliadkou zistený stav mosta nebol bez omeškania zaznamenaný v informačných systémoch.

Investičná činnosť pri mostoch je náročnejšia nielen z hľadiska potreby financií, ale aj projektovej prípravy, pretože súčasťou mostných objektov sú aj inžinierske siete (plyn, elektrická energia, voda, telekomunikácie) iných subjektov. Tieto siete boli na mostoch umiestnené v minulosti a pri modernizácii mostov sú náklady na ich prekládku hradené vlastníkom mosta, nie vlastníkom inžinierskej siete. Samosprávne kraje pri regionálnych cestách ale aj Slovenská správa ciest pri cestách I. triedy tak doplácajú na rozhodnutia z minulosti, kedy z dôvodu úspory nákladov boli takéto inžinierske siete budované na telese mosta. Projektovaná suma investícií pri najdlhších, spravidla viacpoľových mostných objektoch má aj z tohto dôvodu významný podiel na sume priemerného celoročného objemu investícií do cestnej infraštruktúry v príslušnom kraji.

Plnenie prijatých opatrení

Súčasťou kontroly bolo aj preverenie plnenia opatrení z kontroly vykonanej v roku 2021. Vyhodnotením plnenia 46 opatrení u siedmich správcov bolo zistené, že splnených resp. priebežne plnených bolo spolu 32 opatrení, t. j. takmer 70 %. Čiastočne splnených, resp. nesplnených bolo 14 opatrení a týkali sa najmä dodržiavania termínov vyplývajúcich z technických predpisov, resp. vykonania prehliadok na menšom počte mostov, ako vyžadovali technické predpisy. V žilinskom kraji neboli pri predchádzajúcej kontrole zistené nedostatky, preto neboli prijímané žiadne opatrenia.

Účinnosť prijatých opatrení zvýšila kvalitu správcovskej činnosti. Pri ich činnosti sa nedostatky vyskytovali v rokoch 2021 až 2024 v podstatne nižšej miere ako bolo zistené kontrolou v roku 2021. Prejavilo sa to malým počtom kontrolných zistení, ktoré sa týkali najmä nedodržiavania termínov na vykonanie bežných prehliadok mostov.

Ako príklad dobrej praxe možno vyhodnotiť prístup aktuálneho správcu ciest v bratislavskom kraji, ktorý nebol právnym nástupcom predchádzajúceho správcu, u ktorého bola vykonaná kontrola mostov. Aj napriek tomu boli správcom prijaté opatrenia na odstránenie zistených nedostatkov a boli implementované do výkonu jeho činnosti.

Záver

Bežná údržba regionálnych ciest, ktorú vykonávajú správcovia ciest, zabezpečuje ich prevádzkyschopný stav. Jej účelom nie je zlepšovanie stavebno-technického stavu. To je možné len prostredníctvom veľkoplošných súvislých opráv a realizáciou investičných projektov modernizácie ciest a mostov. Ich potreba, ktorá bola identifikovaná v rámci systému hospodárenia s cestami a mostami, významne prevyšuje finančné možnosti samosprávnych krajov v rámci ich rozpočtov. Pokračujúce zhoršovanie stavu mostov môže v budúcnosti vyústiť do kolapsu mosta alebo viacerých mostov súčasne, samozrejme, s následkom obmedzenia dopravnej obslužnosti dotknutého regiónu.

Samosprávne kraje, rovnako ako štát, musia hľadať ďalšie finančné zdroje aj s ohľadom na skutočnosť, že využitie fondov Európskej únie na investície do cestnej infraštruktúry sa výrazne obmedzuje.

Reakcia kontrolovaného subjektu

Na základe zistených nedostatkov boli spracované štyri protokoly o výsledku kontroly, pričom v jednom prípade – v trnavskom kraji – boli predložené tri námietky k textu protokolu o výsledku kontroly bez uvedenia nových skutočností, ktoré by mali podstatný vplyv na obsah dokumentu. Z tohto dôvodu boli námietky vyhodnotené ako neopodstatnené. Správcovia po kontrole prijali spolu 8 opatrení na odstránenie zistených nedostatkov.

U štyroch správcov neboli kontrolou zistené nedostatky, preto bol spracovaný záznam o výsledku kontroly v nitrianskom, žilinskom, prešovskom a košickom kraji.

Odborná spolupráca

Počas kontroly boli primerane použité poznatky získané konzultáciou s odborníkmi zo Žilinskej univerzity v Žiline, a to pri výkone kontroly investičných projektov v cestnej doprave z prvého polroku 2025. Primerane boli aplikované aj informácie získané počas prípravy kontroly v roku 2020, kde okrem akademickej obce bola využitá aj spolupráca s odborným útvarom Slovenskej správy ciest, ktorý vedie a spravuje cestnú databanku. Kontrolóri dlhodobo sledujú zmeny v stavebno-technickom stave ciest a mostov, ktoré boli prvýkrát podrobne analyzované v roku 2017. Po kontrole v roku 2021 aj na základe výstupov a odporúčaní Najvyššieho kontrolného úradu Slovenskej republiky začala Slovenská správa ciest okrem štruktúrovaných údajov o stave cestnej infraštruktúry zverejňovať vybrané údaje aj v grafickej – mapovej forme a to aj úrovni jednotlivých krajov.

Kontakt

Najvyšší kontrolný úrad Slovenskej republiky

Priemyselná 2
824 73 Bratislava
☎ +421 250 114 911
✉ info@nku.gov.sk

Názov a kontaktné údaje kontrolovaných subjektov

Správa ciest Bratislavského samosprávneho kraja

Čučoriedková 8214/6
821 07 Bratislava-Vrakuňa
☎ +421 2 43 424 000
✉ sekretariat@scbsk.sk

Banskobystrická regionálna správa ciest, a. s.

Majerská cesta 94
974 96 Banská Bystrica
☎ +421 918 543 236
✉ sekretariat@bbrsc.sk

Regionálna správa a údržba ciest Nitra a. s.

Štúrova 147
949 65 Nitra
☎ +421 37 651 27 50
✉ matus.starovic@rsucnr.sk

Správa a údržba ciest

Prešovského samosprávneho kraja

Jesenná 14
080 05 Prešov
☎ +421 51 756 37 00
✉ riaditel@sucpsk.sk

Správa ciest

Trenčianskeho samosprávneho kraja

Brianska 3
911 05 Trenčín
☎ +421 32 650 93 54
✉ info@sctsk.sk

Správa a údržba ciest

Prešovského samosprávneho kraja

Jesenná 14
080 05 Prešov
☎ +421 51 756 37 00
✉ riaditel@sucpsk.sk

Správa a údržba ciest

Trnavského samosprávneho kraja

Bulharská 39
918 53 Trnava
☎ +421 33 553 12 87
✉ podatelna@spravaciest.sk

Správa a údržba ciest

Žilinského samosprávneho kraja

M. Rázusa 104
010 01 Žilina
☎ +421 41 507 72 11
✉ sekretariat@sczsk.sk

Zoznam použitých skratiek

Skratky sú použité len v tabuľkách a grafoch.

BA	bratislavský kraj
BB	banskobystrický kraj
KE	košický kraj
NR	nitriansky kraj
PO	prešovský kraj
SR	Slovenská republika
STS	stavebno-technický stav
TN	trenčiansky kraj
TT	trnavský kraj
ZA	žilinský kraj

Prílohy

Príloha 1 – Regionálne cesty a mosty v SR

	Dĺžka spolu v km	Podiel v rámci SR v %	Počet mostov	Podiel v rámci SR v %
BA	523	3,8	129	2,3
BB	2 453	17,6	1 031	18,3
KE	1 952	14,0	533	9,4
NR	2 042	14,7	654	11,6
PO	2 433	17,5	1 228	21,7
TN	1 491	10,7	642	11,4
TT	1 604	11,5	380	11,4
ZA	1 414	10,2	790	14,0
Spolu	13 911		5 387	

Zdroj: cestná databanka, podklady správcov; spracovanie NKÚ SR

Príloha 2 – Počty mostov podľa stupňa stavebno-technického stavu

Región	Stav k 31.12.	STS I	STS II	STS III	STS IV	STS V	STS VI	STS VII	STS N	Celkom
SR	2017	200	341	2119	2084	428	176	7	17	5 372
	2020	106	220	1411	2473	818	337	8	5	5 378
	2024	175	172	809	2169	1437	587	34	4	5 387
BA	2017	10	3	31	58	21	5	0	0	128
	2020	1	0	16	61	23	27	0	0	128
	2024	2	0	16	57	26	26	0	2	129
BB	2017	23	35	435	432	72	32	0	4	1 033
	2020	12	30	365	481	104	37	0	4	1 033
	2024	27	32	183	530	170	83	6	0	1 031
KE	2017	33	76	253	227	43	25	0		657
	2020	21	54	190	228	96	69	1		659
	2024	18	15	37	201	230	147	6		654
NR	2017	23	44	194	223	38	3	0	0	525
	2020	2	12	150	293	60	9	0	0	526
	2024	1	14	89	246	128	48	6	1	533
PO	2017	63	77	664	354	37	11	3	7	1 216
	2020	25	53	297	539	245	56	3	1	1 219
	2024	34	33	125	469	449	111	6	1	1 228
TN	2017	23	31	156	332	58	37	3		640
	2020	16	12	92	352	116	55	1		644
	2024	38	11	111	258	155	69			642
TT	2017	2	20	128	174	45	9	1	6	385
	2020	2	5	50	243	60	21	2	0	383
	2024	10	14	9	122	157	58	10	0	380
ZA	2017	23	55	258	284	114	54	0	0	788
	2020	27	54	251	276	114	63	1	0	786
	2024	45	53	239	286	122	45	0	0	790

Zdroj: cestná databanka, podklady správcov; spracovanie NKÚ SR

1 – bezchybný, 2 – veľmi dobrý, 3 – dobrý, 4 – uspokojivý, 5 – zlý, 6 – veľmi zlý, 7- havarijný, N – neurčený

Príloha 3 – Dĺžky ciest podľa stupňa stavebno-technického stavu

	Stav k	Cesty II. triedy v km						Cesty III. triedy v km					
		STS I	STS II	STS III	STS IV	STS V	Celkom	STS I	STS II	STS III	STS IV	STS V	Celkom
SR	30.6.2017	2 045	166	385	833	152	3 581	6 008	316	917	2 694	403	10 337
	30.6.2020	1 943	251	431	845	122	3 592	5 736	555	1 126	2 467	425	10 309
	30.6.2024	2 099	287	323	697	188	3 594	5 247	1 030	1 186	2 490	364	10 317
BA	30.6.2017	36	5	0	128	17	184	52	3	0	206	72	334
	30.6.2020	56	6	0	114	21	197	68	3	0	133	119	323
	30.6.2024	107	1	0	31	61	200	122	2	8	76	115	323
BB	30.6.2017	319	4	70	200	11	605	766	27	181	784	91	1 850
	30.6.2020	274	24	75	222	11	605	753	64	217	726	90	1 850
	30.6.2024	270	40	40	248	7	605	628	238	241	662	78	1 848
KE	30.6.2017	373	24	56	93	29	574	777	94	142	338	31	1 383
	30.6.2020	352	23	105	87	6	574	807	95	188	260	33	1 382
	30.6.2024	391	21	42	100	22	575	879	78	105	278	37	1 377
NR	30.6.2017	339	7	68	87	0	502	1 016	16	132	363	13	1 541
	30.6.2020	377	4	58	57	6	502	1 067	13	110	343	9	1 541
	30.6.2024	393	5	43	61	0	502	849	49	162	479	2	1 540
PO	30.6.2017	128	120	79	168	29	523	1 046	141	146	464	122	1 919
	30.6.2020	148	116	105	134	19	522	932	239	246	430	69	1 916
	30.6.2024	207	125	103	76	0	511	891	354	314	359	4	1 922
TN	30.6.2017	241	1	26	60	21	348	828	4	81	214	9	1 136
	30.6.2020	279	0	21	26	22	348	819	9	85	211	10	1 134
	30.6.2024	324	0	7	15	4	350	883	8	63	174	12	1 140
TT	30.6.2017	385	5	26	67	44	527	803	13	57	144	48	1 065
	30.6.2020	210	75	56	162	30	531	483	109	183	205	81	1 059
	30.6.2024	209	94	48	94	92	537	319	278	173	195	103	1 067
ZA	30.6.2017	225	2	60	30	2	319	719	18	179	179	17	1 111
	30.6.2020	247	4	12	44	7	313	808	25	98	158	14	1 103
	30.6.2024	199	2	40	72	2	314	677	23	120	266	14	1 100

Zdroj: cestná databanka, podklady správcov; spracovanie NKÚ SR

Príloha 4 – Charakteristika stupňa stavebno-technického stavu ciest a mostov

Mosty:

I. stupeň - Bezchybný: Most je v novom alebo takmer novom stave, bez poškodení.

II. stupeň - Veľmi dobrý: Vyskytujú sa len ojedinelé drobné poškodenia, ktoré nemajú vplyv na funkciu.

III. stupeň - Uspokojivý: Vyskytujú sa drobné poškodenia, most je plne funkčný, vyžaduje bežnú údržbu.

IV. stupeň - Zhoršený: Zjavné poškodenia, znižuje sa životnosť, most vyžaduje stavebnú údržbu.

V. stupeň - Veľmi zhoršený: Vážne poškodenia, výrazne znížená funkčnosť, nutná oprava.

VI. stupeň - Vážny: Veľmi vážne poškodenia, nosnosť je znížená, nutná rekonštrukcia.

VII. stupeň - Havarijný: Ohrozenie bezpečnosti premávky, nutná okamžitá uzávera a rekonštrukcia.

Cesty:

I. stupeň - Veľmi dobrý: Povrch vozovky je bez porúch, alebo len s minimálnymi známami opotrebovania.

II. stupeň - Dobrý: Menšie poruchy, ktoré zatiaľ neovplyvňujú plynulosť dopravy.

III. stupeň - Vyhovujúci: Stredne závažné poruchy, povrch si vyžaduje údržbu.

IV. stupeň - Nevyhovujúci: Závažné poruchy, znížená bezpečnosť, je potrebná rekonštrukcia.

V. stupeň - Havarijný: Veľmi závažné poruchy, stav ohrozuje bezpečnosť premávky, nutná okamžitá oprava.

Príloha 5 – Vybrané údaje o regionálnych cestách

Položka/región	BA	BB	KE	NR	PO	TN	TT	ZA	SR
Regionálne cesty v km	523	2 453	1 952	2 042	2 433	1 491	1 604	1 414	13 911
Počet mostov	129	1 031	533	654	1 228	642	380	790	5 387
Priemerné ročné bežné výdavky* 2021 - 2024 v mil. eur	4,9	16,8	27,3	16,2	29,5	20,9	13,6	20,0	149,3
Prepočet na 1 km regionálnej cesty v eur	37 984	16 295	51 220	24 771	24 023	32 555	35 789	25 316	27 715
Priemerné ročné kapitálové výdavky* správcu 2021 - 2024 v mil. eur	8,4	29,6	11,7	-	29,0	4,9	9,8	10,1	103,5
- z toho modernizácia ciest	6,1	24,3	4,1	-	15,7	0,8	7,9	6,5	65,4
-z toho modernizácia mostov	1,1	5,3	5,9	-	5,3	1,6	1,9	1,8	22,8
Prepočet na 1 km regionálnej cesty v eur	65 116	28 710	21 951	-	23 616	7 632	25 789	12 785	19 213
Priemerné ročné kapitálové výdavky na cestnú infraštruktúru za samosprávne kraje 2021-2024 v mil. eur**	13,4	29,6	25,0	12,8	42,3	26,3	15,6	17,4	
Prepočet na 1 km regionálnej cesty v eur	25 621	12 067	12 807	6 268	17 386	17 639	9 726	12 306	-
Prepočet na 1 most v eur	103 876	28 710	46 904	19 572	34 446	40 966	41 053	22 025	-

Zdroj: podklady správcov; záverečné účty samosprávnych krajov za roky 2021 – 2024, spracovanie NKÚ SR

Vysvetlivky: * v prípade obchodných spoločností porovnateľný údaj ** údaje zo záverečných účtov, ktoré neboli preverené kontrolou