



Kontrolní závěr z kontrolní akce

15/29

Peněžní prostředky určené na výstavbu dálnice D8

Kontrolní akce byla zařazena do plánu kontrolní činnosti Nejvyššího kontrolního úřadu (dále také „NKÚ“) na rok 2015 pod číslem 15/29. Kontrolní akci řídil a kontrolní závěr vypracoval člen NKÚ Ing. Karel Sehoř.

Cílem kontroly bylo prověřit poskytování, čerpání a použití peněžních prostředků na přípravu a realizaci dálnice D8.

Kontrolované osoby:

Ministerstvo dopravy (dále také „MD“); Ředitelství silnic a dálnic ČR, Praha (dále také „ŘSD“); Státní fond dopravní infrastruktury, Praha (dále také „SFDI“).

Kontrola byla u kontrolovaných osob prováděna v období od srpna 2015 do března 2016.

Kontrolovaným obdobím byly roky 2009 až 2016 (do doby ukončení kontroly), v případě věcných souvislostí i období předchozí.

Námítky proti kontrolnímu protokolu, které podaly MD, SFDI a ŘSD, vypořádal vedoucí skupiny kontrolujících rozhodnutími o námitkách. Odvolání, které proti rozhodnutí o námitkách podalo MD, bylo vypořádáno usnesením Kolegia NKÚ.

Kolegium NKÚ na svém VII. jednání, které se konalo dne 16. května 2016, **schválilo** usnesením č. 9/VII/2016 **kontrolní závěr** v tomto znění:

NKÚ posuzoval:

- postup při schvalování projektu a jeho změn,
- přípravu a stavební realizaci projektu,
- průběh zadávacích řízení pro úsek 0805,
- problematiku sesuvu zeminy v úseku 0805.

Na základě skutečností zjištěných při kontrole NKÚ konstatuje

- Z dokladů a informací předložených ke kontrole vyplývá, že ŘSD při přípravě stavby podcenilo složitost území, kterým stavba prochází. Výrazný posun termínu dokončení dálnice D8 (z roku 2002 na rok 2017) měl řadu důvodů. Některým z nich bylo možné předejít lepší přípravou stavby. Sesuv v roce 2013 zkomplikoval stavbu úseku 0805, ale nebyl jediným důvodem posunu termínu dokončení této dálnice.
- Stavba dálnice D8 začala již v roce 1984 a její o 15 let zpožděné dokončení je plánováno až na rok 2017. Z dokladů zatím nebylo možné vyčíslit celkový objem vynaložených prostředků. Aktualizacemi hodnocení ekonomické efektivity staveb se MD nezabývalo.
- ŘSD při zadávání veřejných zakázek na stavební práce nepostupovalo důsledně v souladu s právními předpisy. Pochybení byla zjištěna i u zakázek na dodatečné stavební práce a několika zakázek na služby.
- V případě sesuvu hrozí nebezpečí prodlení při uplatnění práva na případnou náhradu škody.

NKÚ doporučuje Ministerstvu dopravy:

- vyhodnotit skutečné příčiny a důsledky prodlení a navýšování nákladů na dostavbu dálnice D8 a připravit návrh systémových opatření, která sníží riziko opakování nedostatků při přípravě a výstavbě zejména velkých dopravních projektů;
- vyhodnotit průběh sanace sesuvu a ve spolupráci s příslušnými orgány státní správy připravit návrh standardizovaných postupů pro případ řešení obdobných mimořádných událostí a obnovy jimi poškozené dopravní infrastruktury.

NKÚ doporučuje Ředitelství silnic a dálnic ČR:

- zajistit kompletní a archivaci dokumentace dopravních staveb způsobem umožňujícím jejich následnou kontrolu a doložení postupu v průběhu celé doby přípravy a realizace těchto staveb, která v případě velkých projektů může obsáhnout období delší než 10 let;
- v celém průběhu trvání smluvních vztahů zajišťovat jednoznačné vymezení předmětu, cen a termínů plnění;
- provést analýzu účinnosti opatření minimalizujících riziko vzniku dalších sesuvů v celém geologicky problematickém území, jímž prochází dálnice D8.

I. Úvodní informace

Ministerstvo dopravy je ústředním orgánem státní správy ve věcech dopravy. Zodpovídá za tvorbu státní politiky v oblasti dopravy a v rozsahu své působnosti za její uskutečňování¹, mj. za rozvoj dopravních sítí v ČR, stanovení koncepcí v dopravě a jejich realizaci. Je mu podřízen SFDI a vykonává funkci zřizovatele ŘSD.

MD je správcem programu č. 327 220 – *Výstavba dálnice D8 Praha – Ústí nad Labem – státní hranice ČR/SRN* (dále jen „program č. 327 220“). Na základě usnesení vlády ze dne 22. února 2006 č. 175² je řídicím orgánem operačního programu *Doprava*³ (dále také „OPD“). Podle usnesení vlády ČR ze dne 14. srpna 2013 č. 640⁴ (dále jen „usnesení vlády č. 640/2013“) ministr dopravy zodpovídá za návrh a provedení sanačních opatření pro umožnění pokračování výstavby dálnice D8 – stavba 0805, za realizaci stabilizačních opatření a monitoringu a za zpracování analýzy příčin sesuvu, který v roce 2013 poškodil dálnici D8 v blízkosti obce Dobkovičky (dále jen „sesuv“).

Ředitelství silnic a dálnic ČR je příspěvkovou organizací zřízenou MD. Zabezpečuje především výstavbu a modernizaci dálnic a silnic I. třídy, jejich správu, údržbu a opravy.

Státní fond dopravní infrastruktury byl zřízen zákonem č. 104/2000 Sb.⁵ Je podřízen MD. Účelem SFDI je mj. financování výstavby, modernizace, oprav a údržby silnic a dálnic. SFDI poskytuje finanční prostředky příjemcům na základě smluv o poskytnutí finančních prostředků z rozpočtu SFDI.

Dálnice D8 má po dokončení spojit Prahu a Ústí nad Labem a dále pokračovat na státní hranici, kde naváže na německou dálnici A17 směrem na Drážďany. Dálnice bude součástí IV. evropského multimodálního dopravního koridoru Berlín – Drážďany – Praha – Bratislava – Győr – Budapešť – Arad – Craiova – Sofie – Plovdiv – Istanbul. Dálnice byla rozdělena do sedmi úseků. Kontrola byla zaměřena zejména na dosud nedokončený úsek 0805 Lovosice – Řehlovice, který prochází chráněnou krajinnou oblastí České středohoří (dále jen „CHKO České středohoří“).

Sesuv o průměrné šířce 200 m a délce 500 m v noci z 6. na 7. června 2013 mj. smetl část železniční trati Lovosice – Teplice a poškodil dálnici D8 v již dokončené části úseku 0805

¹ Ustanovení § 17 zákona č. 2/1969 Sb., o zřízení ministerstev a jiných ústředních orgánů státní správy České republiky.

² Usnesení vlády ČR ze dne 22. 2. 2006 č. 175, *k Návrhu Národního rozvojového plánu České republiky na léta 2007 až 2013*.

³ Operační program *Doprava* byl schválen rozhodnutím Evropské komise K(2007)6367 ze dne 10. 12. 2007 a revidován rozhodnutím Evropské komise K(2009)10533 ze dne 18. 12. 2009 a rozhodnutím Evropské komise K(2011)9974 ze dne 22. 12. 2011.

⁴ Usnesení vlády ČR ze dne 14. 8. 2013 č. 640, *k informaci o havarijní situaci způsobené sesuvem na dálnici D8 u Dobkoviček a k návrhu řešení*.

⁵ Zákon č. 104/2000 Sb., o Státním fondu dopravní infrastruktury.

v blízkosti obce Dobkovičky. Dokument *Situační zpráva o sesuvu Dobkovičky D8 km 56,300 ke dni 11. června 2013* projednala vláda ČR dne 12. června 2013⁶. Dokument *Informace pro vládu ČR o sesuvu na dálnici D8 km 56,300–56,500 a návrh řešení havarijní situace* vzala vláda na vědomí dne 26. června 2013⁶. Podle usnesení vlády č. 640/2013 za návrh a provedení sanačních opatření pro umožnění pokračování výstavby dálnice D8 a dále mj. za provedení stabilizačních opatření a zpracování analýzy příčin sesuvu zodpovídá ministr dopravy.

NKÚ v rámci předchozí kontrolní akce č. 06/03⁷ – *Finanční prostředky určené na pořízení dálnice D8* (dále jen „KA 06/03“) mj. zjistil existenci rozporných údajů o intenzitách dopravy a o nákladech a výnosech investice do D8, které zpochybňují efektivnost programu č. 327 220. V této souvislosti NKÚ doporučil Ministerstvu dopravy zpracovat společensko-ekonomickou analýzu umožňující objektivně vyhodnotit efektivnost programu č. 327 220, analýzu příčin vzniklého stavu a návrh souboru opatření, který by v budoucnosti u dalších liniových staveb zabránil opakování vzniklého negativního stavu. NKÚ dále konstatoval, že hospodárné pořízení dálnice D8 komplikuje zdlouhý průběh územního řízení a dlouhodobě neřešený konflikt mezi veřejnými zájmy na udržitelné mobilitě společnosti a na zachování ekologické stability.

MD ve svém stanovisku ke kontrolnímu závěru NKÚ z KA 06/03 navrhlo mj. toto opatření: *„Provést aktualizaci ekonomického posouzení programu č. 327 220 s využitím aktualizovaných nákladů staveb a aktualizovaných intenzit dopravy a z nich odvozených nárůstů – za účelem prokázání efektivnosti zatím nedokončeného programu. Termín: 04/2007. Odpovídá: ŘSD ČR.“* Vláda ČR svým usnesením ze dne 24. ledna 2007 č. 65⁸ (dále jen „usnesení vlády č. 65/2007“) vzala kontrolní závěr NKÚ z KA 06/03 a stanovisko MD k němu na vědomí a uložila ministru dopravy realizovat nápravná opatření uvedená ve stanovisku MD.

Pozn.: Právní předpisy jsou v textu kontrolního závěru aplikovány ve znění účinném pro kontrolované období.

⁶ Projednáno vládou bez usnesení.

⁷ Kontrolní závěr z KA 06/03 byl zveřejněn v částce 4/2006 *Věstníku NKÚ*.

⁸ Usnesení vlády ČR ze dne 24. 1. 2007 č. 65, *ke Kontrolnímu závěru Nejvyššího kontrolního úřadu z kontrolní akce č. 06/03 Finanční prostředky určené na pořízení dálnice D8*.

II. Shrnutí a vyhodnocení

Výstavba dálnice D8 byla zahájena na úseku 0806 Řehlovice – Trmice v dubnu 1984. Poslední chybějící úsek 0805 Lovosice – Řehlovice (dále jen „úsek 0805“) má být zprovozněn (uveden do předčasného užívání) v závěru roku 2016 a dokončen o rok později. V případě dodržení těchto termínů bude výstavba dálnice D8 dokončena po 33 letech od zahájení a o 15 let později oproti původním předpokladům⁹.

Tabulka č. 1 – Průběh výstavby dálnice D8

Úsek D8		Staničení v km	Dokončeno
Č. úseku	Název úseku		
	Prosecká radiála (Březiněves – Zdiby)	-2,248 – 0,000	1991
0801	Zdiby – Úžice	0,000 – 9,600	7/1993
0802	Úžice – Nová Ves	9,600 – 18,500	9/1996
0803	Nová Ves – Doksany	18,500 – 34,851	6/2001
0804	Doksany – Lovosice	34,851 – 48,276	6/1999
0805	Lovosice – Řehlovice	48,276 – 64,689	12/2016 ¹⁾
0806	Řehlovice – Trmice	64,689 – 68,864	11/1990
0807	Trmice – státní hranice ČR/SRN	68,864 – 92,208	12/2006

Zdroj: ŘSD.

¹⁾ Plánovaný termín zprovoznění úseku.

Náklady na dostavbu úseků 0805 a 0807 překročí částku 38 mld. Kč, což je zhruba 3,5násobek částky uvažované v roce 1993.

Stavba úseku 0805 byla původně plánována na období let 1996–2000 s náklady cca 3 mld. Kč⁹. Zahájena však byla až v listopadu 2007. Vysoutěžená cena 9,85 mld. Kč takřka odpovídala předpokládané hodnotě veřejné zakázky 9,9 mld. Kč. Doba výstavby se pak prodloužila ze čtyř na deset let a náklady na ni vzrostly na 14 mld. Kč¹⁰. Dopravní fakulta ČVUT ve svém posudku z května 2010¹¹, který se zabýval dopady oddálení dostavby dálnice D8 v úseku 0805, vyčíslila celospolečenské přínosy dostavby tohoto úseku na téměř 680 mil. Kč ročně. Celospolečenskou ztrátu plynoucí z oddálení zprovoznění tohoto úseku o šest let lze tedy podle tohoto posudku odhadnout na více než 4 mld. Kč.

MD nepředložilo ke kontrole žádné dokumenty, které by se zabývaly dopady změn finančních a časových parametrů dostavby dálnice D8 mj. ve vztahu k ekonomické efektivnosti deklarované při jejím schvalování. Doklady, které ŘSD předložilo ke kontrole, neobsahují dostatečně konkrétní a úplné informace, na jejichž základě by bylo možné ověřit správnost a objektivnost výsledků ekonomického hodnocení. Údaje v jednotlivých

⁹ Údaje z přílohy č. 2 usnesení vlády ČR ze dne 10. 11. 1993 č. 631, o rozvoji dálnic a čtyřpruhových silnic pro motorová vozidla v České republice do roku 2005.

¹⁰ Údaj z rozpočtu SFDI na rok 2016 schváleného usnesením vlády ČR ze dne 23. 9. 2015 č. 750, k návrhu rozpočtu Státního fondu dopravní infrastruktury na rok 2016 a střednědobého výhledu na léta 2017 a 2018.

¹¹ Posudek č. 160-10 ze dne 10. 5. 2010 vypracovaný na základě požadavku ŘSD.

dokumentech se liší (zejména pokud jde o uvažované náklady na výstavbu, termíny výstavby či dopravní zátěže), aniž by byly rozdíly dostatečně vysvětleny.

Nepopíratelnou skutečností je stavebně-technická složitost úseku 0805, který při průchodu CHKO České středohoří překonává území s velmi rozmanitou geomorfologickou a geologickou skladbou. Řadě problémů, které vyústily v dlouholetý soudní spor o legalitu pro stavbu nezbytných územních rozhodnutí a stavebních povolení a které se projevily technickými problémy a zpožděním při výstavbě některých stavebních objektů, bylo možné předejít důkladnější přípravou stavby.

ŘSD ke kontrole nepředložilo dokumenty, z nichž by bylo zřejmé, nakolik se zabývalo opatřeními, která by snížila riziko ohrožení dálnice D8 sesuvem. Opakovaně pouze sdělilo, že při její přípravě byly dodrženy veškeré požadavky na přípravu stavby dle zákonných a podzákonných předpisů i dle ČSN. Z dokladů a informací předložených ke kontrole vyplývá, že ŘSD při přípravě stavby podcenilo složitost území, kterým stavba prochází.

V průběhu výstavby úseku 0805 realizované na základě smlouvy o dílo uzavřené v září 2007 docházelo k posunu termínů a řadě změn v předmětu jejího plnění. Termín pro předání staveniště ani termín dokončení stavby nebyly dodrženy, a to zejména v důsledku soudního sporu o platnost územního rozhodnutí. Termín zprovoznění úseku 0805 nebyl smlouvou o dílo ve znění jejích dodatků závazně stanoven.

Dodržen nebyl ani navržený harmonogram prací souvisejících s odstraněním následků sesuvu, který v červnu 2013 v blízkosti obce Dobkovičky poškodil dálnici D8 a železniční trať. V době ukončení kontroly NKÚ, tedy více než 2,5 roku po vzniku sesuvu, nebyla dokončena první etapa sanačních prací a práce na druhé etapě byly teprve zahajovány. V širším území sesuvu ŘSD do konce roku 2015 zajišťovalo jen geodetický monitoring. Zpracování analýzy příčin sesuvu MD zadalo až v únoru 2016.

ŘSD při zadávání veřejné zakázky na stavební práce v objemu 9,9 mld. Kč nepostupovalo v souladu s právními předpisy¹², když v zadávací dokumentaci nevymezilo dostatečně předmět zakázky v podrobnostech nezbytných pro zpracování nabídky. ŘSD rovněž pochybilo při zadávání veřejných zakázek na dodatečné stavební práce v celkovém objemu 32,4 mil. Kč.

V případě veřejné zakázky na dodatečné stavební práce v celkovém objemu 313,6 mil. Kč nebylo možné splnění podmínek stanovených právním předpisem¹³ z dokladů předložených ke kontrole jednoznačně vyhodnotit. U dalších pěti veřejných zakázek v celkovém objemu 3,164 mil. Kč nebylo možné ověřit skutečný obsah ani rozsah jejich plnění.

¹² Ustanovení § 44 zákona č. 137/2006 Sb., o veřejných zakázkách.

¹³ Ustanovení § 23 odst. 7 písm. a) zákona č. 137/2006 Sb., o veřejných zakázkách.

III. Podrobné informace z kontroly

1. Termíny a náklady dostavby dálnice D8

Základní koncepce výstavby dálnice D8 byla schválena vládou v roce 1963.¹⁴ Předpokládané termíny a náklady dostavby dálnice D8 byly uvedeny v usnesení vlády ze dne 10. listopadu 1993 č. 631¹⁵ (dále jen „usnesení vlády č. 631/1993“). Podle údajů v příloze č. 2 tohoto usnesení měly být výdaje na výstavbu úseků 0802, 0803, 0804 čerpány v letech 1994–1998 v celkové výši 4 450 mil. Kč, na výstavbu úseku 0805 v letech 1996–2000 v celkové výši 3 080 mil. Kč a na výstavbu úseku 0807 v letech 1998–2002 v celkové výši 3 500 mil. Kč. Celkové náklady na dostavbu dálnice D8 (po dokončení úseku 0806) tedy byly uvažovány ve výši 11 030 mil. Kč v cenové úrovni roku 1993.

Po dokončení a zprovoznění pěti úseků dálnice D8 byla dostavba zbývajících dvou úseků 0805 a 0807 připravována společně. Vláda ČR postupně třemi usneseními¹⁶ o aktualizaci usnesení vlády č. 631/1993 souhlasila se změnami harmonogramu výstavby dálnic – mj. s prodloužením financování dostavby dálnice D8 (úseky 0805 a 0807) do roku 2003 a s navýšením celkových nákladů na tuto dostavbu na 20 236 mil. Kč.

Skutečné náklady na výstavbu úseku 0807 dosáhly do ukončení kontroly výše 23 752 mil. Kč. Náklady na výstavbu úseku 0805 dosáhly k 31. prosinci 2015 výše 10 338 mil. Kč a dalších 3 184 mil. Kč má být podle údajů MD ještě vynaloženo. V rozpočtu SFDI na rok 2016¹⁷ jsou náklady na výstavbu tohoto úseku uvažovány v celkové výši 14 173 mil. Kč, avšak bez nákladů na přípravu staveb a výkupy pozemků. K této částce bude nutné připočítat dosud přesně nevyčíslené náklady na část sanace sesuvu a provedení s ní souvisejících opatření, která se stanou součástí stavby dálnice D8.

Náklady na dostavbu úseků 0805 a 0807 tak překročí částku 38 mld. Kč, což je zhruba 3,5násobek částky uvažované v roce 1993 a téměř dvojnásobek částky uvažované v roce 2003. Nárůst nákladů ŘSD zdůvodnilo především změnami sazby DPH a valorizací cen. Konkrétními příčinami a důsledky růstu nákladů se MD blíže nezabývalo.

¹⁴ Usnesení vlády Československé socialistické republiky ze dne 10. 4. 1963 č. 286, *o koncepci dlouhodobého rozvoje silniční sítě a místních komunikací*.

¹⁵ Usnesení vlády ČR ze dne 10. 11. 1993 č. 631, *o rozvoji dálnic a čtyřpruhových silnic pro motorová vozidla v České republice do roku 2005*.

¹⁶ Usnesení vlády ČR ze dne 21. 9. 1994 č. 513; usnesení vlády ČR ze dne 6. prosince 1995 č. 695; usnesení vlády ČR ze dne 16. 10. 1996 č. 528.

¹⁷ Rozpočet byl schválen usnesením vlády ČR ze dne 23. 9. 2015 č. 750, *k návrhu rozpočtu Státního fondu dopravní infrastruktury na rok 2016 a střednědobého výhledu na léta 2017 a 2018*.

2. Program č. 327 220

MD je správcem programu č. 327 220, jehož závazné ukazatele schválila vláda usnesením ze dne 26. května 2004 č. 499¹⁸ (termín dokončení programu do 6/2008, souhrn potřeb financování programu ve výši max. 32 740 mil. Kč). Vláda tímto usnesením dále mj. uložila ministru dopravy předložit do 28. února 2010 zprávu o realizaci programu.

Program č. 327 220 je rozdělen do pěti podprogramů, z nichž dva se týkají úseků dálnice D8 dokončených před rokem 2001 a jeden výkupů pozemků a rekultivací. Zbylé dva podprogramy se týkají úseku 0805 (podprogram č. 327 223) a úseku 0807 (podprogram č. 327 225). Kontrola NKÚ byla blíže zaměřena na podprogram č. 327 223.

Investiční záměry (dále jen „IZ“) šesti akcí, na něž byla rozdělena výstavba úseku 0805, zpracovalo ŘSD v červnu 2002. Náklady výstavby tohoto úseku byly v jednotlivých IZ uvažovány v souhrnné výši 7 562 mil. Kč. K IZ bylo přiloženo hodnocení efektivity společné pro úseky 0805 a 0807. Správnost a objektivnost jeho výsledků nebylo možné ověřit, neboť neobsahovalo dostatečně konkrétní a úplné informace.

Jako zdroje některých údajů byly v hodnocení efektivity uváděny blíže nespecifikované „odhady“ a „průzkumy“ konzultantů, např. k uvažovanému poklesu dopravních nehod bylo pouze uvedeno, že jde o „indikativní odhad“. Celkové náklady na výstavbu úseku 0805 byly v hodnocení efektivity uvažovány ve výši 5 118 mil. Kč (4 865 mil. Kč bez DPH) v cenách roku 1999, tedy odlišně od údajů v IZ, k nimž bylo hodnocení přiloženo.

V době, kdy měl být program č. 327 220 již ukončen, vláda usnesením ze dne 9. července 2008 č. 861¹⁹ souhlasila se změnou dokumentace tohoto programu a stanovila jeho nové závazné ukazatele. Termín pro dokončení programu byl prodloužen z 06/2008 na 12/2015 a celkové náklady programu navýšeny z 32,7 mld. Kč na 44,8 mld. Kč, tj. o 37 %. Tento nárůst byl odůvodněn jen obecně navýšením sazby DPH z 5 % na 19 % a věcnými a cenovými změnami v průběhu výstavby. Termín pro předložení zprávy o realizaci programu vláda prodloužila do 30. listopadu 2016.

V případě podprogramu č. 327 223 (úsek 0805) aktualizace¹⁹ obsahovala nárůst nákladů o 6,9 mld. Kč, tj. o více než 90 %. Jednotkové (měrné) náklady některých částí stavby úseku 0805 vzrostly několikanásobně. Jako důvod nárůstu cen byl uveden „*nepřesný propočet výše nákladů v roce 2003*“ s tím, že „*celkové náklady byly vyčísleny podobně jako náklady na D11, v propočtu nebylo zohledněno České středohoří s velmi problémovou geologií a s velmi omezenými operačními možnostmi (CHKO)*“.

¹⁸ Usnesení vlády ČR ze dne 26. 5. 2004 č. 499, k návrhu zákona o přijetí úvěrů od Evropské investiční banky na financování výstavby dálnice D8, úseku Trmice – státní hranice ČR/SRN a o dokumentaci příslušného programu Ministerstva dopravy.

¹⁹ Usnesení vlády ČR ze dne 9. 7. 2008 č. 861, o změně dokumentace programu Ministerstva dopravy č. 327 220 Výstavba dálnice D8 Praha – Ústí nad Labem – státní hranice ČR/SRN.

Tabulka č. 2 – Změny jednotkových nákladů v podprogramu č. 327 223 (úsek 0805)

Ukazatel	Původní hodnota z roku 2004	Hodnota po aktualizaci z roku 2008
Dálnice D 27,5/120* bez mostů a tunelů	120 tis. Kč/m	345 tis. Kč/m
Dálniční mosty	755 tis. Kč/m	1 266 tis. Kč/m
Dálniční tunely	1 050 tis. Kč/m	4 237 tis. Kč/m
Silnice ostatních kategorií bez mostů	32 tis. Kč/m	24 tis. Kč/m
Silniční mosty	250 tis. Kč/m	400 tis. Kč/m

Zdroj: dokumentace programu č. 327 220 – I. změna (květen 2008).

* Hodnota 27,5 označuje šířku dálnice mezi vnitřními stranami svodidel nebo směrových sloupků; číslo 120 značí návrhovou rychlost.

Při šířce dálnice 27,5 m vycházela po aktualizaci v roce 2008 cena 1 m² dálnice bez mostů a tunelů v úseku 0805 na 12 545 Kč.

MD stavbu úseku 0805 v říjnu 2008 na základě projektové žádosti ŘSD ze srpna 2008 schválilo k financování z OPD s celkovými náklady projektu ve výši 13,8 mld. Kč a termínem dokončení (konečným datem způsobilosti výdajů) 30. listopadu 2011. V listopadu 2011 MD schválilo navýšení nákladů projektu na 14,7 mld. Kč a prodloužení termínu pro jeho dokončení do 31. prosince 2015. V prosinci 2011 ale žádost o schválení projektu Evropskou komisí stáhlo a z financování z OPD projekt vyňalo.

Důvodem nevyužití finančních prostředků z evropských fondů na financování dostavby dálnice D8 byl probíhající soudní spor o zrušení územních rozhodnutí pro již zahájenou stavbu s platnými stavebními povoleními a možné ohrožení termínu dokončení projektu před koncem roku 2015, který byl pro možnost využití těchto prostředků limitní. Financování výstavby úseku 0805 pak bylo plně zajištěno z rozpočtu SFDI.

V hodnocení ekonomické efektivity²⁰, které bylo přílohou projektové žádosti ŘSD ze srpna 2008, byly uvažovány stavební náklady projektu ve výši 9 mld. Kč (bez DPH a rezervní položky), tedy odlišně od nákladů v projektové žádosti. Soulad dalších údajů (dopravní intenzita) s údaji uváděnými v projektové žádosti a dalších dokumentech týkajících se projektu nebylo možné ověřit, protože v hodnocení nebyly konkrétně uváděny.

Výsledky hodnocení ekonomické efektivity dostavby dálnice D8 zpracované postupně v průběhu její přípravy se liší mj. z důvodu použití různých metodik výpočtů, různých výší diskontní sazby, délky referenčního období i vstupních údajů (zejména výše nákladů a dopravní intenzita). Porovnatelnost a kontrolovatelnost údajů o nákladech komplikuje skutečnost, že v jednotlivých dokumentech jsou uváděny v cenových úrovních různých let, stavební nebo celkové náklady, včetně DPH i bez DPH a v řadě případů není zřejmé, co konkrétně údaje obsahují a z jakých podkladů vycházejí.

²⁰ Studie ekonomické efektivity dálnice D8 – 805 Lovosice – Řehlovice; PRAGOPROJEKT, a.s., červen 2008.

MD neprovedlo aktualizaci ekonomického posouzení programu č. 327 220 s využitím aktualizovaných nákladů staveb a aktualizovaných intenzit dopravy a z nich odvozených nárůstů za účelem prokázání efektivity zatím nedokončeného programu ve smyslu usnesení vlády č. 65/2007²¹. Ke kontrole předložilo dokument²², který se zabýval jen porovnáním dvou variant dostavby úseku 0807 v návaznosti na přípravu výstavby úseku 0805 a obsahoval zdůvodnění zpracovatele, proč nepovažuje za vhodné provádět aktualizaci ekonomického hodnocení programu č. 327 220.

SFDI se při zařazování investičních akcí k financování z rozpočtu nezabýval jejich ekonomickou efektivností ani změnami jejich původně schválených finančních a časových parametrů. Akce posuzoval především z pohledu nepřekročení závazně stanovených výdajových limitů dle svých schválených rozpočtů. Při přípravě rozpočtů spoléhal na správnost údajů poskytnutých ŘSD a odsouhlasených MD.

3. Příprava a výstavba úseku 0805

O udělení výjimky podle zákona č. 114/1992 Sb.²³, nezbytné pro průchod dálnice D8 CHKO České středohoří, rozhodl ministr životního prostředí v únoru 2001. Tato výjimka pak byla jedním z podkladů územního řízení. Územní rozhodnutí o umístění stavby úseku 0805 vydal Městský úřad Lovosice v březnu 2002. Poté, co se proti němu odvolalo několik účastníků řízení, nabylo rozhodnutí právní moci až v červnu 2003. Následoval soudní spor o zákonnost územního rozhodnutí, během něhož bylo mj. dvakrát vedeno řízení o kasační stížnosti u Nejvyššího správního soudu.

V červnu roku 2010 Krajský soud v Ústí nad Labem vydané územní rozhodnutí zrušil. Důvodem byla mj. skutečnost, že správní orgán předložil soudu pouze fragment správního spisu z důvodu ztráty zbylých písemností, takže soud nemohl posoudit důvodnost žaloby. To pak vedlo soud k závěru o nepřezkoumatelnosti územního rozhodnutí, a proto toto rozhodnutí zrušil.

Mezitím ŘSD získalo stavební povolení na dílčí části stavby úseku 0805, na nichž zahájilo stavební práce. Pro části stavby, na které nebylo v době zrušení územního rozhodnutí vydáno stavební povolení (celkem 92 stavebních objektů – dále jen „SO“), bylo nutné vydat nové rozhodnutí o umístění stavby. V dalším postupu ŘSD muselo zohlednit již pravomocně povolené a realizované části stavby, napravit vady v řízeních předcházejících vydání územního rozhodnutí a vypořádat se s požadavky pro územní řízení stanovenými novým stavebním zákonem²⁴, zejména aktualizovat projektovou dokumentaci a stanoviska dotčených orgánů a dalších subjektů.

²¹ Usnesení vlády ze dne 24. 1. 2007 č. 65, ke Kontrolnímu závěru Nejvyššího kontrolního úřadu z kontrolní akce č. 06/03 Finanční prostředky určené na pořízení dálnice D8.

²² *Expertní posouzení vlivu postupu výstavby*; PRAGOPROJEKT, a.s., březen 2007.

²³ Zákon č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny.

²⁴ Zákon č. 183/2006 Sb., o územním plánování a stavebním řádu.

V době kontroly NKÚ (leden 2016) stále ještě nebylo stavební povolení vydáno pro tři SO, a to z důvodu nedořešení majetkoprávního vypořádání příslušných pozemků. Nedokončeno bylo 200 SO, tj. 55,4 % z celkového počtu. Z toho 46 SO bylo v rozestavěnosti do 50 % a stavba 46 SO zatím nebyla zahájena.

V dokladech týkajících se přípravy stavby ani v zadávací dokumentaci veřejné zakázky na stavební práce v úseku 0805 nebyla problematika opatření reagujících na vedení trasy dálnice sesuvným územím zvláště řešena. Z písemného vyjádření technického dozoru investora vyplývá, že žádná takováto zvláštní opatření nebyla do projektové dokumentace pro zadání stavby zapracována, protože v podkladech, které měl projektant k dispozici, bylo území hodnoceno jako stabilizované.

Z dokladů předložených ke kontrole vyplývá, že existence problematických geologických poměrů v trase dálnice byla při přípravě výstavby úseku D8 známa a zabývalo se jí několik dokumentů, které mělo ŘSD k dispozici. V jednom z nich²⁵ je např. uvedeno, že do stavby úseku 0805 zasahuje celkem 11 sesuvů evidovaných v registru geofondu vedeném Českou geologickou službou, z nichž dva byly vedeny jako stabilizované a devět jich bylo potenciálních.

Smlouvu o dílo na zhotovení stavby úseku 0805 ŘSD uzavřelo v září 2007 s cenou 9,85 mld. Kč bez DPH (včetně rezervní položky). Stavba měla být dokončena ve lhůtě 38 měsíců od předání staveniště zhotoviteli. Termíny pro předání staveniště sjednané smlouvou o dílo však nebyly dodrženy. Dodržen nebyl ani termín dokončení stavby. Důvodem byl zejména výše uvedený soudní spor o platnost územního rozhodnutí. ŘSD na vzniklou situaci reagovalo úpravou smlouvy o dílo až v dubnu 2012, tedy téměř čtyři roky po termínu, do kterého mělo předat zhotoviteli všechna staveniště, a více než rok po termínu, v němž měl být úsek 0805 dálnice D8 zprovozněn.

Nové lhůty pro dokončení stavby, termíny pro předání dosud nepředaných stavenišť zhotoviteli ani termíny dokončení stavby nebyly žádným z dodatků smlouvy o dílo stanoveny. Termín zprovoznění úseku 0805 nebyl smlouvou o dílo v době kontroly (leden 2016) závazně stanoven.

V průběhu výstavby realizované na základě smlouvy o dílo ze září 2007 docházelo k řadě změn v předmětu jejího plnění, tzv. změnám během výstavby. Změny během výstavby za období do listopadu 2013 ŘSD do smlouvy souhrnně promítlo třemi dodatky. Cena díla jimi byla navýšena o 906 mil. Kč za dodatečné stavební práce (vícepráce). Cena prací v celkovém objemu 888 mil. Kč, které nebyly v důsledku změn během výstavby provedeny (méněpráce) a o jejichž hodnotu měla být snížena cena díla, však v dodatcích nebyla uvedena. Cena díla tedy není jednoznačně stanovena.

²⁵ Závěrečná zpráva o orientačním hydrogeologickém průzkumu pro akci Dálnice D8 – stavba 0805; HCHgeo s.r.o., srpen 1995.

V dalším období ŘSD rozsah prací upravovalo evidenčními listy potvrzenými podpisy oprávněných osob (tj. podpisy objednatele a zhotovitele) a souhrnné dodatky ke smlouvě o dílo již neuzavíralo. S ohledem na množství a způsob ukládání evidenčních listů takovýto postup komplikuje možnost získat okamžitý přehled o změnách a aktuálně platných podmínkách smlouvy o dílo.

4. Sesuv

Vláda ČR usnesením č. 640/2013 uložila ministru dopravy, aby zajistil:

- a) v oblasti aktuálního sesuvu na D8 km 56,300–56,500 provedení geotechnického průzkumu ohrožené oblasti, doplnění monitorovacího systému do prostoru sesuvu, návrh variant sanace, zpracování projektu zvolené varianty sanace, realizaci sanačních opatření pro umožnění pokračování výstavby dálnice D8, stavba 0805;
- b) v širším okolí sesuvu v úseku dálnice D8 v km 55,500–58,280 mj. zpracování detailního geologického, inženýrsko-geologického a geotechnického průzkumu, doplnění monitorovacího systému, návrh variant zabezpečení a realizaci stabilizačních opatření a monitoringu;
- c) zpracování analýzy příčin sesuvu, včetně toho, jak bylo při přípravě stavby bráno v potaz, že se jedná o oblast historicky známou výskytem dokumentovaných svahových deformací, a vlivu činnosti blízkého kamenolomu na možnost sesuvů v jeho okolí.

První dva úkoly vláda uložila ministru dopravy zajistit prostřednictvím ŘSD. Termíny pro splnění tří výše uvedených úkolů vláda nestanovila.

V dokumentu²⁶, který vláda usnesením č. 640/2013 vzala na vědomí, byla mj. konstatována nezbytnost bezodkladného zahájení sanace sesuvu z důvodu jeho možné reaktivace a ohrožení životů, zdraví a majetků občanů, majetku státu a dalších osob. V dokumentu je dále výslovně uvedeno, že sanace sesuvného území nemůže být navržena bez znalosti ověřených příčin sesuvu.

Podle navrženého harmonogramu měly být průzkumné, přípravné a sanační práce v místě sesuvu i v širším okolí sesuvu zahájeny neprodleně a měly být pojaty jako komplex opatření řešících nejen sanaci stávajícího sesuvu, ale zároveň snižujících riziko vzniku nových sesuvů na celém problematickém území. Průzkumné a přípravné práce na území sesuvu měly být dokončeny do 3,5 měsíce a sanační práce do 1–1,5 roku. V širším okolí sesuvu měly být průzkumné práce dokončeny do devíti měsíců, projekční práce do 14 měsíců (resp. 12–18 měsíců) a stabilizační opatření a monitoring do 1–1,5 roku.

ŘSD po vzniku sesuvu zadávalo postupně provádění průzkumných, přípravných a monitorovacích prací s cílem získat informace o aktuálním stavu a vývoji v těle sesuvu a připravit postup jeho sanace. Veřejnou zakázku na první etapu sanačních prací zadalo ŘSD

²⁶ *Informace pro Vládu ČR o havarijní situaci způsobené sesuvem na dálnici D8 u Dobkoviček a návrh řešení; materiál MŽP a MD ze srpna 2013.*

až v listopadu 2014, tedy téměř 1,5 roku po vzniku sesuvu. V době ukončení kontroly NKÚ, tedy více než 2,5 roku po vzniku sesuvu, tyto práce nebyly dokončeny. Práce na druhé etapě sanačních prací byly v době kontroly NKÚ teprve zahájeny.

ŘSD v širším území sesuvu zajišťovalo do konce roku 2015 jen geodetický monitoring. Veřejnou zakázku na doplňující inženýrsko-geologický průzkum, z něhož mají být získány údaje a informace potřebné pro splnění úkolů stanovených v části b) usnesení vlády č. 640/2013, zadalo ŘSD až počátkem ledna 2016, tedy 2,5 roku po vzniku sesuvu. Zadání této zakázky přitom ŘSD připravovalo již od září 2013.

MD ještě v listopadu 2015 v odpovědi na dotaz NKÚ uvedlo, že termín vypracování analýzy příčin sesuvu zatím není upřesněn a není možno ani uvést, kdo tuto analýzu provede. V únoru 2016 pak uvedlo, že potenciálním zájemcům již rozeslalo výzvu k podání nabídky na zakázku malého rozsahu s požadovaným termínem jejího dokončení na začátku května 2016, tedy téměř tři roky po vzniku sesuvu.

V informacích a dokladech, které ŘSD a MD poskytly ke kontrole, nejsou uvedeny žádné konkrétní důvody zpoždění provádění prací oproti původním předpokladům. Odklad zahájení sanačních prací nekoresponduje s deklarovanou nezbytností jejich bezodkladného zahájení z důvodu trvajících nebezpečí reaktivace sesuvu. Zahájení sanačních prací bez analýzy příčin sesuvu je v rozporu s konstatováním o nemožnosti navrhnout sanaci sesuvného území bez znalosti ověřených příčin sesuvu.

V důsledku pozdního vypracování analýzy příčin sesuvu a označení osob, které vznik sesuvu zavinily, resp. mohly zavinít či se na jeho vzniku podílet, může být ohroženo uplatnění práva na náhradu škody²⁷ (tedy přímé škody na majetku státu) a nákladů vynaložených na sanaci sesuvu. MD k tomu uvedlo, že dobu cca jednoho měsíce od termínu pro předložení výsledků analýzy příčin sesuvu do promlčení práva na náhradu škody považuje za dostatečnou.

Podle ustanovení právního předpisu účinného v době vzniku sesuvu²⁸ každý odpovídá za škodu, kterou způsobí jinému provozní činností. Odpovědnosti za škodu se ten, kdo ji způsobil, zproští pouze tehdy, prokáže-li, že škoda byla způsobena neodvratitelnou událostí nemající původ v provozu anebo vlastním jednáním poškozeného.

Z dokumentů, které ŘSD předložilo ke kontrole²⁹, vyplývá, že na vzniku sesuvu se významným způsobem podílely vody, které přitékaly do sesuvného území z prostoru lomu Dobkovičky. Svědčí o tom mj. opatření, která byla navržena v rámci sanace sesuvu – výstavba odvodňovacího příkopu, jehož úkolem je odvádění povrchových vod přetékařících přes hranu

²⁷ Ustanovení § 106 zákona č. 40/1964 Sb., občanský zákoník.

²⁸ Ustanovení § 420a odst. 1) a 3) zákona č. 40/1964 Sb., občanský zákoník.

²⁹ Dokument: *D8 0805 – posudek k sesuvu v prostoru Prackovice – Dobkovičky, staničení dálnice D8 km 56,3 až 56,5 a širší oblast*; AZ Consult, spol. s r.o., červenec 2013. Dokument: *D8 – odstranění sesuvu v km 56,300 – 56,500 + stabilizace oblasti kolem stavby D8 0805 – Technická studie proveditelnosti technických opatření*; AZ Consult, spol. s r.o., srpen 2014.

lomu mimo sesuvné území (stavba je v realizaci), a výstavba hloubkového drénu, jehož úkolem je jímání srážkových vod zasáknutých v prostoru lomu a jejich odvádění rovněž mimo sesuvné území (stavba je v přípravě).

Stavba odvodňovacího příkopu je z části umístěna v dobývacím prostoru lomu a na pozemcích ve vlastnictví majitele lomu. ŘSD do doby kontroly nedořešilo majetkoprávní vypořádání této stavby. Nepředložilo žádné doklady, z nichž by vyplývalo, že vůči majiteli lomu uplatnilo požadavky týkající se úhrady nákladů této stavby nebo její části. Předložilo doklady pouze o tom, že majitel lomu souhlasí s provedením stavby, avšak za podmínky, že v budoucnu bude v souvislosti s pokračováním těžební činnosti v lomu zajištěno přemístění vybudovaného odvodňovacího příkopu. Nedořešena rovněž zůstává úhrada budoucích nákladů spojených s provozem stavby (mj. čištění příkopu) a odvodem zachycených vod.

Z dokladů předložených ke kontrole nebylo možné posoudit mimořádnost povětrnostních podmínek v oblasti výstavby úseku 0805 v období před sesuvem, resp. zjistit, nakolik se tyto podmínky lišily od podmínek, které byly uvažovány při přípravě stavby úseku 0805. Ke kontrole rovněž nebyly předloženy žádné doklady, které by se zabývaly případnými změnami jiných vnějších podmínek a okolností (geomorfologické podmínky, hydrogeologické podmínky atd.) oproti podmínkám, s nimiž bylo počítáno při přípravě stavby úseku 0805.

Z dokladů předložených ke kontrole tedy nelze ani vyhodnotit, zda lze vznik sesuvu přičíst zásahu vyšší moci, který ŘSD nemohlo předpokládat a jeho negativním důsledkům předejít např. stavebně-technickými opatřeními, která jsou prováděna při sanaci sesuvu (odvodnění území sesuvu, zajištění svahu nad odřezem dálnice statickým prvkem atd.), již při přípravě, popř. realizaci stavby úseku 0805.

Sesuvem byl kromě části stavby dálnice D8 zničen i cca 300metrový úsek regionální železniční trati. Varianta sanace sesuvu zohledňující opravu železniční trati byla v průběhu přípravných a projektových prací zvažována, ale nakonec od ní bylo upuštěno s tím, že případná obnova trati bude řešena samostatným projektem. Důvodem bylo odkládání závazného rozhodnutí o obnově železniční trati na základě jednání s dotčenými subjekty.

Samostatná příprava a stavební realizace projektu obnovy dálnice D8 a projektu obnovy železniční trati v úseku poškozeném sesuvem bez vzájemné věcné a časové koordinace může vést mj. k nárůstu finančních nákladů oproti postupu, kdy by oba tyto projekty byly řešeny koordinovaně.

5. Zadávání veřejných zakázek

ŘSD při zadávání veřejné zakázky na stavební práce v úseku 0805 v objemu 9,9 mld. Kč bez DPH nepostupovalo v souladu s právními předpisy³⁰, neboť v zadávací dokumentaci nevymezilo dostatečně předmět veřejné zakázky v podrobnostech nezbytných pro vypracování nabídky.

Zadávací dokumentace neobsahovala přesné označení projektové dokumentace, ze které vycházela mj. při stanovení výkazu výměr. Z předložených soupisů prací vyplývá, že byly vyhotoveny z projektové dokumentace pro zadání stavby (ze zadávacích výkresů stavby), která nevymezuje jednoznačným způsobem požadovaný rozsah prací. Množství uvedená v soupisu prací stavby byla označena jen za přibližná s tím, že „v žádném případě je nelze považovat za přesná množství, která musí být požadována a zhotovena.“

Zadávací dokumentace obsahovala rozpory a nejasnosti. Např. skutečná výměra položky u dvou stavebních objektů byla desetinásobně vyšší, než bylo uvedeno v zadávací dokumentaci. Vzhledem k tomu, že ŘSD veřejnou zakázku zadalo před získáním stavebních povolení potřebných pro její plnění, zadávací dokumentace neobsahovala podmínky stanovené ve stavebních povoleních vzešlé mj. z požadavků účastníků stavebního řízení.

O nedostatečném vymezení předmětu zakázky svědčí rovněž velké množství změn v soupisech prací po vypracování realizační projektové dokumentace stavby a následně i v průběhu výstavby. Do doby kontroly (leden 2016) celkový objem dodatečných a nových prací dosáhl výše 1,76 mld. Kč bez DPH, tj. 19,69 % smluvní ceny díla bez rezervní položky, a celkový objem méněprací výše 1,17 mld. Kč bez DPH, tj. 13,07 % smluvní ceny díla bez rezervní položky.

ŘSD při zadání veřejné zakázky na dodatečné stavební práce v celkovém objemu 25,9 mil. Kč nepostupovalo v souladu s právními předpisy³¹, když tyto práce zadalo v jednacím řízení bez uveřejnění, aniž by byly prokazatelně splněny zákonem dané podmínky pro možnost jejich zadání v tomto typu zadávacího řízení, zejména vznik jejich potřeby v důsledku objektivně nepředvídaných okolností, resp. v důsledku okolností, které zadavatel jednající s náležitou péčí nemohl předvídat.

Dodatečné stavební práce byly prováděny v důsledku úprav konstrukčních částí mostu, které byly způsobeny chybami v projektové dokumentaci pro zadání stavby z dubna 2007. ŘSD vady projektové dokumentace zjistilo a napravilo až po více než šesti letech při přípravě realizační dokumentace stavby. Zjištění zásadních vad projektové dokumentace se značným časovým odstupem svědčí o nedostatečné kontrole projektové dokumentace při jejím převzetí a následně i při kontrole podkladů pro zadání veřejné zakázky.

³⁰ Ustanovení § 44 zákona č. 137/2006 Sb., o veřejných zakázkách.

³¹ Ustanovení § 23 odst. 7 písm. a) zákona č. 137/2006 Sb., o veřejných zakázkách.

V případě veřejné zakázky na dodatečné stavební práce v celkovém objemu 313,6 mil. Kč nebylo možné splnění podmínek stanovených právním předpisem³¹ z dokladů předložených ke kontrole jednoznačně vyhodnotit. Důvodem je zejména velký časový odstup přibližně dvaceti let od doby přípravy stavby a také nejistota, které konkrétní podklady byly při přípravě této stavby použity. ŘSD v odůvodnění postupu při zadání této veřejné zakázky navíc uvedlo důvody odpovídající jinému ustanovení právního předpisu³².

ŘSD v případě dvou veřejných zakázek v celkovém objemu 6,5 mil. Kč, které se týkaly výstavby komunikací souvisejících s přípravou sanace území zasaženého sesuvem, nepostupovalo v souladu s právními předpisy³³, když je zadalo samostatně jako zakázky malého rozsahu na stavební práce.

ŘSD v případě tří veřejných zakázek v celkovém objemu 2,8 mil. Kč, které se týkaly expertní činnosti související se sanací sesuvu, nevymezilo náležitě předmět plnění a nepředložilo ke kontrole doklady, z nichž by bylo možné ověřit skutečný obsah a rozsah plnění, která dodavatelé v rámci těchto zakázek poskytli.

ŘSD v případě dvou veřejných zakázek v celkovém objemu 364 tis. Kč, které se týkaly zajištění ochrany přírody při sanaci sesuvu a dostavbě úseku 0805, postupovalo netransparentně. Kontrolou NKÚ byl zjištěn časový i věcný nesoulad mezi zadáním zakázek a jejich skutečným plněním. Rozpory byly zjištěny i v dokladech o skutečném obsahu a rozsahu poskytnutého plnění.

³² Ustanovení § 23 odst. 4 písm. a) zákona č. 137/2006 Sb., o veřejných zakázkách.

³³ Ustanovení § 13 odst. 3) a 4) zákona č. 137/2006 Sb., o veřejných zakázkách.

Seznam zkratek a zkrácených názvů

ČR	Česká republika
ČSN	česká státní norma
ČVUT	České vysoké učení technické
DPH	daň z přidané hodnoty
CHKO České středohoří	chráněná krajinná oblast České středohoří
CHKO	chráněná krajinná oblast
IZ	investiční záměry
KA 06/03	kontrolní akce NKÚ č. 06/03 – <i>Finanční prostředky určené na pořízení dálnice D8</i>
MD	Ministerstvo dopravy
MŽP	Ministerstvo životního prostředí
NKÚ	Nejvyšší kontrolní úřad
OPD	operační program <i>Doprava</i>
program č. 327 220	program č. 327 220 – <i>Výstavba dálnice D8 Praha – Ústí nad Labem – státní hranice ČR/SRN</i>
ŘSD	Ředitelství silnic a dálnic
sesuv	sesuv zeminy, který v roce 2013 poškodil dálnici D8 v katastru obce Dobkovičky
SFDI	Státní fond dopravní infrastruktury
SO	stavební objekt
SRN	Spolková republika Německo
úsek 0805	úsek dálnice D8 mezi obcemi Lovosice – Řehlovice
usnesení vlády č. 631/1993	usnesení vlády ČR ze dne 10. 11. 1993 č. 631, <i>o rozvoji dálnic a čtyřpruhových silnic pro motorová vozidla v České republice do roku 2005</i>
usnesení vlády č. 640/2013	usnesení vlády ČR ze dne 14. 8. 2013 č. 640, <i>k informaci o havarijní situaci způsobené sesuvem na dálnici D8 u Dobkoviček a k návrhu řešení</i>
usnesení vlády č. 65/2007	usnesení vlády ČR ze dne 24. 1. 2007 č. 65, <i>ke kontrolnímu závěru Nejvyššího kontrolního úřadu z kontrolní akce č. 06/03 Finanční prostředky určené na pořízení dálnice D8</i>