

Projekt č. 1

Předmětem projektu byla rekonstrukce stávajících chodníků v celkem osmi úsecích, z nichž úseky I a II jsou vedeny podél dopravně zatížené silnice č. [redacted] na jižním okraji obce. Úseky A, B, C, D, E jsou vedeny intravilánem v severní části obce podél silnice č. [redacted] a krátký úsek F spojuje úseky II a E. Projekt byl realizován ve dvou etapách.



Zdroj: www.mapy.cz, vlastní úprava.

Cílem projektu dle Průvodního listu k žádosti o poskytnutí příspěvku z rozpočtu SFDI pro rok 2014 na programy zaměřené ke zvýšení bezpečnosti dopravy ze dne 6. 1. 2014 byla rekonstrukce „starých“ chodníků pro zvýšení bezpečnosti chodců, čímž mělo dojít ke zvýšení bezpečnosti osob s omezenou schopností pohybu, seniorů, matek s dětmi i všech ostatních.

K hodnocení žádosti o poskytnutí příspěvku z rozpočtu předložil SFDI vyplněnou přílohu evidenčního listu obsahující záznam o kontrole projektové dokumentace ze dne 24. 2. 2014 s požadavkem na úpravu sklonu rampových částí chodníků.

Předpokládaný termín realizace:	5/2014 – 9/2014
Předpokládané celkové náklady projektu:	7 200 740 Kč vč. DPH
Z toho: uznatelné náklady:	7 200 740 Kč
příspěvek SFDI:	6 120 630 Kč
Schválený limitní příspěvek:	5 902 000 Kč
Délka komunikace pro pěší:	1 595 m
Jednotkové náklady:	4 515 Kč/m / 2 470 Kč/m ² (uvedeno v žádosti o podporu)
Povrch komunikace pro pěší:	betonová zámková dlažba
Intenzita dopravy (počet vozidel za 24 h):	6 110
Intenzita pěší dopravy (počet chodců ve špičkové hodině):	412
Projekt zařazen do NRPM:	ne
Audit bezpečnosti:	ne

ZVA bylo předloženo až dne 27. 6. 2024. SFDI opakovaně (celkem 16x!) prodloužil lhůtu pro předložení ZVA, naposledy do 30. 6. 2024, a to z důvodu majetkoprávního nevypořádání jednoho pozemku mezi obcí a [REDAKCE] ČR. ZVA NKÚ nekontroloval, neboť SFDI jej do doby ukončení kontroly NKÚ neprověřil a neschválil.

Vyhodnocení účelnosti a hospodárnosti:

Projekt je neúčelný (stupeň 4) a zároveň tedy i nehospodárny (stupeň 4). Toto vyhodnocení vyplývá z následujících skutečností:

1. Projekt trpí závažnými nedostatky, které velmi významně snižují účelnost a hospodárnost použití podpory. Bezpečnost chodců projekt významně nezvýšil a jeho přínosy v této oblasti jsou neprůkazné. V oblasti zajištění bezbariérovosti projekt vyřešil především rovinatost povrchu, rozšíření některých částí chodníků, doplnění umělých vodicích linií a hmatových prvků. Projekt v oblasti bezpečnosti a bezbariérovosti ovšem nevyřešil některá kritická a problematická místa (zejména přístup chodců k autobusovým zastávkám). Chodníky nebyly „v normovém stavu“ (= v souladu s požadavky stanovenými v ČSN 73 6110) před rekonstrukcí, ale s ohledem na níže popsané nedostatky v něm nejsou ani po rekonstrukci.

SFDI se nezabýval tím, že žadatel v žádosti o podporu uvedl zavádějící, rozporuplné a zjevně nepravdivé informace. Popis situace a stavu původních chodníků v žádosti o podporu (jejich nepoužitelnost) neodpovídá videoprezentaci, která je její součástí. Problematické jsou i informace o intenzitě dopravy, o intenzitě pěší dopravy a o přínosech projektu (zajištění dostupnosti občanské vybavenosti).

2. V „Průvodním listu k žádosti o poskytnutí příspěvku z rozpočtu SFDI pro rok 2014“ na programy zaměřené ke zvýšení bezpečnosti dopravy ze dne 6. 1. 2014 bylo uvedeno: „*Akce řeší záměr rekonstrukce chodníků na nové bezbariérové v obci [REDAKCE]. Realizací projektu dojde k výraznému zvýšení bezpečnosti dopravy. Projekt umožní užívání komunikací všem osobám bez ohledu na jejich schopnost pohybu. Současná situace, kdy se v řešeném úseku nacházejí staré a poškozené chodníky, je z hlediska bezpečnosti naprosto nevyhovující a pro pěší velmi nebezpečná.*“.

V příloze žádosti o podporu označené „Základní údaje o řešené lokalitě“, v části „Rizika dokumentující potřebnost akce“ bylo mj. uvedeno: „*Hlavním rizikem je nezajištění dostatečné bezpečnosti všech účastníků dopravy, hlavně chodců při pohybu po komunikaci [REDAKCE] a [REDAKCE].... Z důvodu absence vhodných chodníků je pohyb pěších mnohdy realizován po zpevněné krajnici silnic [REDAKCE] a [REDAKCE], případně i v jízdnicích pružích a není vůbec oddělen provoz vozidel od pěších účastníků. ...*“.

Popis situace, resp. stavu chodníků v Průvodním listu k žádosti o podporu „*naprosto nevyhovující a velmi nebezpečný*“ a informace o absenci vhodných chodníků a neoddělení provozu vozidel od chodců uvedené v Základních údajích o řešené lokalitě neodpovídají

videoprezentaci, a není doložen doklady, které byly součástí žádosti o podporu. Ve všech rekonstruovaných úsecích byl zajištěn pohyb chodců po chodnících oddělených od ostatního provozu již před rekonstrukcí (většinou zelenými pásy). V technické zprávě bylo ke stavu chodníků v úsecích I a II uvedeno: „V současné době je zde chodník z betonových dílců, asfaltobetonových ploch, ale i z nestmelených vrstev – recykláty, štěřky atd. Většina vjezdů je zpevněna pomocí betonových dlaždic.“. Bližší informace o stavu chodníků a jeho závadách ale nebyly uvedeny.

Chodníky zjevně neměly „normové parametry“ (mj. rovinatost, šířku, umělé vodící linie atd.), měly lokální poškození (v některých místech zjevně způsobená pojezdem vozidel) a zarostlé okraje v některých úsecích (což ale svědčí spíše o neprováděných opravách a o zanedbané údržbě), nebyly ale nepoužitelné.

Úseky chodníků před realizací projektu



Úsek I



Úsek II



Úsek A



Úsek B



Úsek C



Úsek D



Úsek E



Úsek F

Poškození chodníků před realizací projektu





SFDI k tomu mj. uvedl: „Přestože se výše uvedené nedostatky neobjevují v celé délce původních chodníků (1,595 km), provedení rekonstrukce a výstavby izolovaných úseků se jeví jako nevhodné a z hlediska technického by takové řešení bylo i obtížně realizovatelné, mimo jiné v řešení směrových i výškových návazností, z hlediska řešení odvodnění, následné údržby apod. I s ohledem na požadavek Pravidel pro financování byly chodníky řešeny komplexně.“.

3. V příloze žádosti o podporu označené „Základní údaje o řešené lokalitě“ jsou uvedeny zavádějící, resp. nepravdivé informace o situaci v řešené lokalitě. V části „Občanská vybavenost“ je uvedeno: „V obci [redacted] se nachází pošta, mateřská škola, základní škola, veřejná knihovna, obecní úřad, ordinace praktického lékaře, autobusové zastávky, vlaková zastávka aj.“. V navazující části „Rizika dokumentující potřebnost akce“ je mj. uvedeno: „Hlavním rizikem je nezajištění dostatečné bezpečnosti všech účastníků dopravy, hlavně chodců při pohybu po komunikaci [redacted] a [redacted], při níž se nachází většina výše uvedených zařízení, kam jsou chodci nuceni přecházet právě po těchto silnicích. ...“.

V celé délce rekonstruovaného chodníku podél silnice č. [redacted] (úseky I a II) není žádná stavba občanské vybavenosti. Autobusová zastávka u silnice č. [redacted] je až za západním koncem tohoto úseku, a to bez zajištěného bezpečného přístupu k ní (viz bod 8). Autobusová zastávka v intravilánu obce společně s chodníkem k ní nebyla do projektu zahrnuta (viz bod 10). Pošta, základní škola, mateřská škola, veřejná knihovna i obecní úřad se nenachází na řešených úsecích chodníků a komunikacích, ale jsou umístěny jinde v intravilánu obce. Vlaková zastávka se nachází zcela mimo obec cca 1 km jižním směrem. Ve všech rekonstruovaných úsecích byl zajištěn pohyb chodců po chodnících oddělených od ostatního provozu již před realizací projektu. Žádný doklad prokazující nebezpečnost nebo nepoužitelnost původních chodníků nebyl ke kontrole předložen. Jedná se o tvrzení žadatele o podporu, která s ohledem na dlouhý časový odstup od realizace projektu bude velmi obtížné při kontrole ZVA zpětně prověřit.

4. Intenzita dopravy je v příloze žádosti o podporu označené „Základní údaje o řešené lokalitě“ uváděna ve výši 6 110 vozidel za 24 hodin s odvoláním na sčítání dopravy ŘSD z roku 2010. Uvedené údaje nejsou nijak blíže specifikovány. Údaj o vysoké intenzitě dopravy po silnici č. [REDACTED] vedoucí mimo obec je irelevantní pro řešení chodníků v úsecích A–F vedených intravilánem obce, které s intenzitou dopravy po silnici č. [REDACTED] nemají nic společného.

5. V příloze žádosti o podporu označené „Základní údaje o řešené lokalitě“ je mj. uvedeno, že obec [REDACTED] měla k 31. 12. 2012 celkem 599 obyvatel. Intenzita pěší dopravy ve špičkové hodině mezi 7–8 hodinou byla uváděna ve výši 412 osob. Ve zmíněném dokumentu není uvedeno, jak byla intenzita pěší dopravy zjištěna. Údaj o 412 osobách ve špičkové hodině je nevěrohodný, neboť by řešené komunikace pro pěší musely v tomto časovém úseku využít více než dvě třetiny obyvatel obce.

Úsek I podél silnice č. [REDACTED] v délce 285 metrů je veden mimo zástavbu. Přístup k autobusové zastávce za západním koncem tohoto úseku je pro obyvatele obce zajištěn jinou trasou z centra obce, která je kratší a je vedena rovněž po chodnících. V úseku II o délce 205 metrů je pouze pět rodinných domů, které jsou ale dostupné i z jiné komunikace vedené souběžně se silnicí č. [REDACTED] v intravilánu obce. Pozorováním při místním šetření provedeném NKÚ dne 6. 6. 2024 ve špičkové hodině (7–8 hod.) nebyl v úseku I zjištěn pohyb žádného chodce a v úseku II pohyb jen jednoho chodce.

6. Podle čl. 4.2.3 ČSN 73 6110 při návrhu rekonstrukce místní komunikace (zejména úseků s vyšším počtem dopravních nehod) se vychází z provedeného rozboru dopravní nehodovosti řešeného území v uplynulém období nejméně tří let a zjištěné závady (technické příčiny nehod) se návrhem odstraní. Žádný z úseků rekonstruovaných v rámci projektu není možno označit za nehodový. Ze dvou vyjádření Policie České republiky (datum ani sp. zn. neuvedeny), které byly přílohou žádosti o podporu, vyplývá, že v dotčeném úseku silnice č. [REDACTED] nebyla od roku 2007 Policií ČR šetřena žádná dopravní nehoda a v dotčeném úseku silnice č. [REDACTED] byla šetřena pouze jedna dopravní nehoda v roce 2007, a to bez účasti chodce. SFDI k tomu uvedl, že nehodovost daného úseku nebyla podmínkou financování projektu.

7. Rekonstrukce chodníků podél silnice č. [REDACTED] významně nezvýšila bezpečnost chodců. Chodníky v úsecích I i II byly od silnice odděleny zeleným pásem již před realizací projektu a provedená rekonstrukce v této věci nepřinesla žádnou změnu. Rekonstrukce řešila příčný sklon kvůli odvodnění, odvod dešťových vod projekt ale nezměnila (v úsecích I a II je řešen odvodem do vsakovací rýhy, v ostatních úsecích do původní dešťové kanalizace). Součástí projektu nebylo žádné jiné opatření, které by významně navýšilo bezpečnost chodců v těchto úsecích.

Podle všeobecných zásad pro řešení komunikací pro pěší (ČSN 73 6110) mají tyto komunikace zajistit mj. vysokou bezpečnost provozu a minimalizaci subjektivního pocitu ohrožení. Podle uvedené ČSN je v případě komunikací s nejvyšší povolenou rychlostí > 70

km/h za žádoucí řešení považováno oddělení chodníku od silnice širokým dělicím pásem (šířka min. 8 metrů), nebo svodidly. Za přijatelné řešení je považováno oddělení chodníku od silnice dělicím pásem o šířce min. 3 metry. Za přípustné řešení je považováno oddělení chodníku od silnice zábradlím. Chodníky v úsecích I a II ale od silnice č. [redacted] nebyly a nejsou odděleny ani jedním z těchto způsobů – svodidla, dělicí pás o šířce min 3 metry, ani zábradlí zde nejsou.

Oddělení chodníku v části úseku I od silnice č. [redacted]



Po realizaci projektu (pohled západním směrem)

V rámci rekonstrukce byly doplněny mj. varovné pásy (na rozhraní úseků I a II jsou provedeny v rozporu s technickým předpisem – viz níže) a zvýšený obrubník vytvářející umělou vodicí linii, jejíž využití je ale komplikováno nedostatečnou údržbou (prorůstající vegetace). Nedostatečná údržba (prorůstající vegetace zejména na okrajích chodníků) je zřejmá i z fotodokumentace stavu chodníků před rekonstrukcí.



Před realizací projektu – začátek úseku I



Po realizaci projektu – začátek úseku I



Před realizací projektu – začátek úseku II



Po realizaci projektu – začátek úseku II



Před realizací projektu – konec úseku II



Po realizaci projektu – konec úseku II

Při místním šetření provedeném dne 21. 5. 2024 bylo zjištěno, že místo pro přecházení mezi úseky I a II nemá normové parametry ani po realizaci projektu (řešení varovných pásů, výška obrubníku v místě jeho snížení).

Místo pro přecházení mezi úseky I a II



Po realizaci projektu



Po realizaci projektu

SFDI k tomu uvedl že podpora se soustředí na osoby s omezenou schopností pohybu a orientace a provedené úpravy významně zvýšily jejich bezpečnost (uvedl výčet provedených opatření). Dále uvedl, že nesoulad realizace projektu se schválenou projektovou dokumentací, a tedy případný rozpor s platnými předpisy, bude s příjemcem řešen v rámci posuzování a schvalování ZVA s tím, že: „Výše uvedený postup je standardní řešení SFDI, které probíhá v rámci posuzování ZVA. pokud by příjemce odmítl provedení požadovaných úprav, je individuálně posouzeno, zda předmětná stavba nadále plní účel, se kterým byly poskytnuty finanční prostředky, a příjemce je vyzván k částečnému nebo úplnému vrácení finančních prostředků. O tomto úkonu je také informován příslušný finanční úřad.“.

8. Ani po realizaci projektu není vyřešen bezpečný přístup chodců k autobusové zastávce u silnice č. [REDAKCE] nacházející se u křižovatky bezprostředně za úsekem I západním směrem. Chodci musejí při příchodu k zastávce překonat dopravně zatíženou silnici č. [REDAKCE], na níž je rychlost vozidel omezena na 90 km/h, a není zde žádný přechod pro chodce, dopravní značení upozorňující řidiče na pohyb chodců ve vozovce, ani jiné opatření, které by zajistilo zvýšení jejich bezpečnosti při přecházení.

Z pohledu bezpečnosti se jedná o kritické místo pro všechny chodce, zvláště pak pro osoby se sníženou schopností pohybu nebo orientace. Podle přílohy č. 2, bod 3.0, vyhlášky č. 398/2009 Sb. přístup k nástupišti veřejné dopravy přes vozovku musí být po přechodu pro chodce. Vzhledem k místní situaci by navíc v daném případě mělo být zajištěno buď mimoúrovňové přecházení silnice č. [REDAKCE], nebo v místě úrovňového přechodu pro chodce omezena rychlost vozidel na 50 km/h a provedena další opatření pro zajištění bezpečného přístupu k autobusové zastávce.

Autobusová zastávka u silnice č. [REDAKCE]



SFDI k tomu uvedl pouze: „Jde o koncepční záležitost nastavení Pravidel pro financování, v této podobě byl projekt v souladu s Pravidly pro financování pro rok 2014.“.

9. V úsecích A–F došlo k úpravě míst pro přecházení včetně doplnění varovných pásů s hmatovými prvky a dále k doplnění umělých vodících linií na okraji chodníků. Některá problematická místa zejména pro osoby se sníženou schopností pohybu nebo orientace přitom nebyla projektem vyřešena. Tyto nedostatky významně snižují přínosy projektu v oblasti bezpečnosti a bezbariérovosti komunikací pro pěší.

Na východním konci úseku C je chodník v délce cca 5 metrů veden ve výrazném podélném sklonu k místu pro přecházení a parkovišti. Toto místo se nachází před domem pro seniory (č.p. ■), kde lze očekávat zvýšený pohyb osob se sníženou schopností pohybu nebo orientace. Komplikací pro tyto osoby může být nejen větší sklon chodníku (zejména v zimním období), ale především zaparkovaná vozidla bránící ve výhledu chodcům i přijíždějícím řidičům. Řešení není v souladu s technickým předpisem.

Místo pro přecházení navíc není opatřeno žádným dopravním značením upozorňujícím řidiče na pohyb chodců ve vozovce, ani jiným opatřením pro zajištění bezpečného přecházení. Ochrana chodců zejména v prostoru křižovatek a přechodů pro chodce, psychologická jistota uživatelů místních komunikací a správné provedení a umístění svíslého a vodorovného dopravního značení patří mezi bezpečnostní principy návrhu místních komunikací podle čl. 4.2.2 ČSN 73 6110. V daném případě to platí o to víc, že se jedná o místo pro přecházení u domu pro seniory.

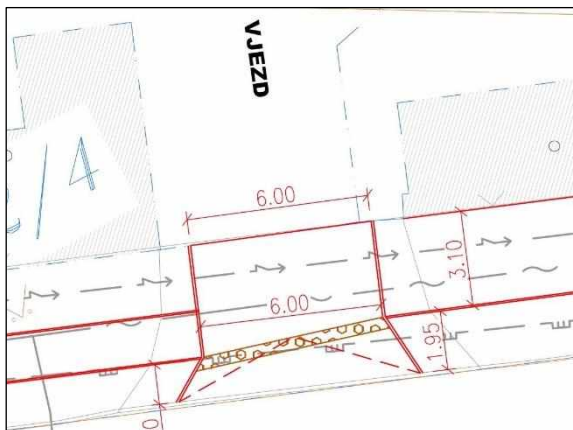
Místo pro přecházení u č.p. ■ v úseku C



SFDI k tomu uvedl, že svíslé dopravní značení pro místo pro přecházení neexistuje a vodorovné dopravní značení není povinnost aplikovat – dopravní značení má v gesci Policie ČR. Dále uvedl, že v rámci posuzování a schvalování ZVA bude místo pro přecházení před domem pro seniory s příjemcem podpory řešit. Ve schválené projektové dokumentaci nebylo parkování zakresleno, v předložené situaci navazovala za místem pro přecházení zeleň. Příjemce bude vyzván k úpravě a zajištění rozhledových poměrů pro zastavení na 35 m, v současné době tvoří parkující vozidla překážku v rozhledu. Toto ale nebylo SFDI schváleno a příjemce toto řešení provedl v rozporu se schválenou projektovou dokumentací.

Problematicky řešen je rekonstruovaný chodník i na západním konci domu pro seniory, kde na zeď budovy bezprostředně navazuje vjezd do areálu. Varovný pás je umístěn šikmo podél silnice č. [redacted]. V místě vjezdu dochází ke změně šířky a směrové osy chodníku a umělá vodící linie na západním okraji vjezdu je oproti východnímu okraji vjezdu posunuta o cca 2 metry. Jedná se o nebezpečné místo zejména pro osoby se sníženou schopností orientace, resp. osoby zrakově postižené, neboť nejsou varovány, že vstupují pro prostoru pojižděného vozidly (s ohledem na účel vjezdu lze důvodně předpokládat, že intenzivně).

Vjezd u domu pro seniory u č.p. 1 v úseku C



Zdroj: Projektová dokumentace (výřez)

10. Místo pro přecházení mezi úseky B a C bylo v době místního šetření 21. 5. 2024 blokováno parkujícími vozidly. Vozidla zde blokovala místo pro přecházení i v dubnu 2022 (viz fotografie z www.mapy.cz)

Západní konec úseku C



(21. 5. 2024)

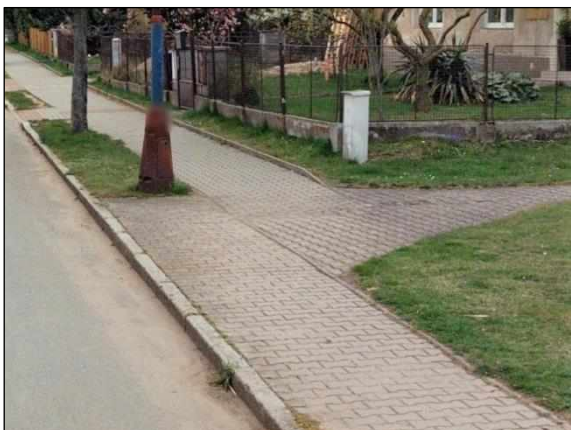


Zdroj: www.mapy.cz (22. 4. 2022)

SFDI k tomu uvedl, že příjemce bude upozorněn na parkování vozidel v prostoru místa pro přecházení.

11. Na západní konec úseku D navazuje chodník o délce cca 20 metrů s autobusovou zastávkou. Tento krátký úsek chodníku před zastávkou ani zastávka nebyly do projektu zahrnuty. Nesplňují požadavky na zajištění bezpečného pohybu osob se sníženou schopností pohybu nebo orientace (nedostatečná šířka chodníku – jen cca 120 cm, absence vodicí linie, absence vizuálně kontrastního pásu, nedostatečná výška nástupní hrany). Bezbariérový přístup k zastávce MHD tedy nebyl zajištěn před realizací projektu a není zajištěn ani po jeho realizaci.

Západní konec úseku D



Autobusová zastávka za úsekem D



Zdroj: www.mapy.cz (22. 4. 2022)

12. Nevýřešen z pohledu bezpečnosti i bezbariérovosti zůstal i přístup k obchodu nacházejícímu se v prostoru křižovatky za uvedenou autobusovou zastávkou na rozhraní úseků B a C. Chybí zde mj. přechod pro chodce, popř. místo pro přecházení umožňující bezpečné přecházení silnice č. [redacted] z rekonstruovaného úseku B, a to nejen osobám se sníženou schopností pohybu nebo orientace.

Obchod naproti úseku B

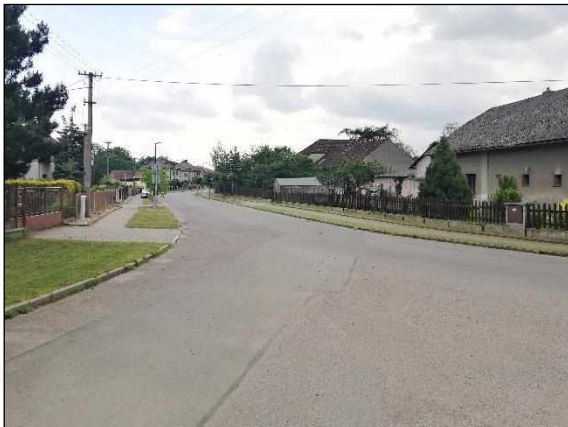


Úsek B – pohled k úseku C



13. Úsek A končí vjezdem, který není označen varovným pásem. Není zde vyřešeno bezpečné přecházení na druhou stranu silnice č. [REDAKCE], a to nejen pro osoby se sníženou schopností pohybu nebo orientace. Jedná se o rozpor s technickým předpisem.

Konec úseku A



SFDI k tomu uvedl: „Realizace provedena v rozporu se schválenou projektovou dokumentací, ve které byl navržen varovný pás na konci chodníku (na hraně s prostorem vjezdu), příjemce by byl nejpozději v rámci ZVA vyzván k provedení nápravy a zajištění souladu s platnými předpisy. S ohledem na zjištění kontrolní skupiny NKÚ bude SFDI žádat nápravy bez zbytečného odkladu.“

14. Nízké využití a zanedbaná údržba některých úseků chodníků, a to v době před i po rekonstrukci, je zřejmá i z fotodokumentace (např. úsek F propojující východní konec rekonstruovaného úseku II s úsekem E vedeným směrem do centra obce).

Úsek F



Před realizací projektu



Po realizaci projektu

SFDI k tomu uvedl: „Příjemce bude vyzván k odstranění vzrostlé zeleně a bude upozorněn, že je povinen zajišťovat celoroční (pravidelnou) údržbu chodníku, aby v pochozí ploše chodníku nebyla žádná vegetace, která by mohla tvořit překážku pro osoby se sníženou

schopností pohybu či orientace. Tento prostup je pro SFDI standardní a probíhá v rámci kontroly ZVA.“.

15. V projektové dokumentaci úseků I a II – bod 2.5 Průvodní zprávy (datována 6/2013) je uvedeno: „V rámci stavby dojde ke kácení vzrostlé zeleně cca v počtu 50ks – břízy.“. V bodu 11.2 Průvodní zprávy je uvedeno: „Projekt počítá s pokácením stávajících bříz podél silničního příkopu silnice [REDAKCE] v počtu 50ks. Po dokončení stavby bude podél nového chodníku vysazena vhodná dřevina, která oddělí budoucí zástavbu od silnice [REDAKCE].“. Umístění stromů určených k pokácení je zakresleno v projektové dokumentaci – Koordinační situaci stavby (úsek I označený jako větev A). Z projektové dokumentace i z videoprezentace, která tvořila součást žádosti o podporu, je zřejmé, že stromy, které měly být odstraněny, byly břízy podél severního okraje původního chodníku v úseku I.

V oceněném soupisu prací ze dne 22. 12. 2013, který byl přílohou žádosti o podporu, byly uvedeny položky: č. 4 Kácení stromů listnatých (50 ks, částka: 6 050 Kč), č. 5 Odstranění pařezů (50 ks, částka: 9 950 Kč), č. 26 Vodorovné přemístění větví stromů listnatých do 5 km (50 ks, částka: 1 130 Kč), č. 27 Vodorovné přemístění kmenů stromů listnatých do 5 km (50 ks, částka: 16 250 Kč), č. 28 Vodorovné přemístění pařezů do 5 km (50 ks, částka: 4 315 Kč), č. 29 Příplatek k vodorovnému přemístění větví stromů listnatých (150 ks, částka: 805,50 Kč), č. 30 Příplatek k vodorovnému přemístění kmenů stromů listnatých (150 ks, částka: 1 695 Kč) a č. 31 Příplatek k vodorovnému přemístění pařezů (150 ks, částka: 2 550 Kč), tj. celkem 42 745,50 Kč. Tyto položky byly v rámci Rozpočtu [REDAKCE] I. etapa – HSV – Práce a dodávky HSV zahrnuty do uznatelných nákladů.

V soupisu provedených prací za období 1. – 31. 10. 2014 – uznatelné položky 1. etapa, který tvořil součást faktury č. 201415140 ze dne 14. 11. 2014 (celková fakturovaná částka 3 040 276,89 Kč vč. DPH) v rámci žádosti o platbu ze dne 26. 11. 2014, byly uvedeny položky: č. 4 (9 ks, částka: 1 260 Kč), č. 26 (9 ks, částka: 126 Kč), č. 27 (9 ks, částka: 2 565 Kč), č. 28 (9 ks, částka: 945 Kč), č. 29 (27 ks, částka: 135 Kč), č. 30 (27 ks, částka: 189 Kč) a č. 31 (27 ks, částka: 486 Kč), tedy celkem 5 706 Kč.

V soupisu provedených prací za období 1. – 15. 11. 2015 – uznatelné položky 1. etapa, který tvořil součást faktury č. 201516228 ze dne 10. 12. 2015 (celková fakturovaná částka 424 730,88 Kč vč. DPH) v rámci žádosti o platbu ze dne 18. 12. 2015, byly uvedeny položky: č. 4 (41 ks, částka: 5 740 Kč), č. 5 (50 ks, částka: 12 100 Kč), č. 26 (41 ks, částka: 574 Kč), č. 27 (41 ks, částka: 11 685 Kč), č. 28 (41 ks, částka: 4 305 Kč), č. 29 (123 ks, částka: 615 Kč), č. 30 (123 ks, částka: 861 Kč) a č. 31 (123 ks, částka: 2 214 Kč), tedy celkem 38 094 Kč.

Podle těchto dvou rozpisů bylo pokáceno a přemístěno celkem 50 stromů a odstraněno a přemístěno celkem 50 pařezů. Vyúčtován byl dále příplatek za přemístění celkem 150 kmenů a 150 pařezů.

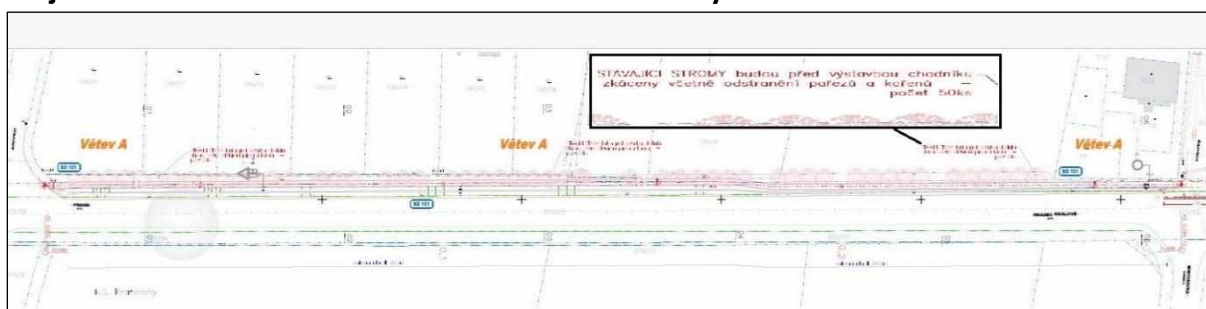
Při dvou místních šetřeních provedených NKÚ dne 21. 5. 2024 a dne 6. 6. 2024 ovšem bylo zjištěno, že celkem 41 stromů se nachází na svých původních místech. Z uvedených skutečností vyplývá, že k proplacení z rozpočtu SFDI byly příjemcem podpory uplatněny náklady na práce, které zřejmě nebyly vůbec provedeny. Celková částka za pokácení a přemístění 41 stromů, pařezů a větví včetně příplatků uplatněná příjemcem v soupisu provedených prací za období 1. – 15. 11. 2015 – uznatelné položky 1. etapa a proplacená z rozpočtu SFDI činí 35 916 Kč.

Uvedené faktury byly příjemci proplaceny na základě výše uvedených žádostí o uvolnění, na nichž příjemce potvrdil správnost faktur (zdroj: odpověď SFDI sp. zn. 10813/SFDI/14116/10291/2024).

Na žádost NKÚ o informaci zda, kdy a na základě jakých dokladů SFDI provedl kontrolu realizace projektu, SFDI v odpovědi sp. zn. 10813/SFDI/14116/10291/2024 uvedl, že kontrolu projektů provádí při kontrole dokladů předložených k závěrečnému vyhodnocení akce (ZVA). ZVA bylo předloženo až dne 27. 6. 2024. SFDI opakovaně (celkem 16x!) prodloužil lhůtu pro předložení ZVA, naposledy do 30. 6. 2024, a to z důvodu majetkoprávního nevypořádání jednoho pozemku mezi obcí a [REDAKCE]. SFDI jej do doby ukončení kontroly NKÚ neprověřil a neschválil.

Dále SFDI uvedl, že rovněž provádí kontrolu včetně ověření souladu provedených a fakturovaných položek, a to každoročně na vybraném vzorku projektů spolufinancovaných z rozpočtu SFDI. Předmětný projekt SFDI ale nekontroloval. Následně upřesnil, že i na základě zjištění NKÚ, bude příjemce vyzván k doplnění podkladů a vysvětlení fakturace neprovedených prací spočívajících v kácení 41 ks bříz.

Projektová dokumentace – Koordinační situace stavby



Po realizaci projektu



Zdroj: www.mapy.cz (16. 5. 2022)

Po realizaci projektu – stav k 21. 5. 2024



Úsek I – pohled východním směrem



Úsek I – pohled západním směrem

SFDI k tomu uvedl: „Příjemce v rámci uvolnění finančních prostředků předložil SFDI fakturu, ve které bylo vykázáno kácení předmětných bříz, tato faktura byla ověřena zástupcem obce a její součástí byl soupis provedených prací, kde bylo v jednotlivých položkách rozepsáno kácení 41 ks bříz. Na základě předložených dokladů bylo ze strany SFDI provedeno uvolnění finančních prostředků v souladu s pravidly pro financování a uzavřenou smlouvou o poskytnutí finančních prostředků. S ohledem na zjištěné skutečnosti bude obec požádána o vysvětlení a pokud se potvrdí, že fakturované práce nebyly provedeny, bude příjemce vyzván k vrácení finančních prostředků, příp. bude podán podnět na zahájení trestního řízení.“

Zdroje fotografií:

Stav před realizací projektu: žádost o podporu – videoprezentace žadatele o příspěvek.

Stav po realizaci projektu: fotografie NKÚ pořízené při místním šetření dne 21. 5. 2024, www.mapy.cz.