

Inteligentní dopravní systémy: budování vysokorychlostních vah nabralo zpoždění, nedostatky jsou i ve způsobu, jakým MD řídilo budování systémů

Tisková zpráva ke KA č. 18/34 – 6. 5. 2019

Nejvyšší kontrolní úřad se zaměřil na to, jakým způsobem Ministerstvo dopravy (MD) řídilo a společně s Ředitelstvím silnic a dálnic (ŘSD) zavádělo v letech 2012 až 2018 vybrané silniční inteligentní dopravní systémy (ITS). Tyto systémy budují MD a ŘSD v návaznosti na tzv. akční plán rozvoje inteligentních dopravních systémů¹ a s jejich pomocí se má zvyšovat bezpečnost a plynulost dopravního provozu, synchronizovat a optimalizovat přeprava cestujících i zásilek, ale také se mají například snížit dopady dopravy na životní prostředí. Zjištěné nedostatky se týkají hlavně způsobu, jakým MD budování ITS řídí. Vytyčené cíle jsou obecné, potřebné ukazatele resort nestanovil, a nemůže tak objektivně sledovat a vyhodnocovat, zda se díky pořízeným ITS daří dosahovat očekávaných přínosů. V souhrnu tak chybí skutečné projektové řízení.

Cíle akčního plánu totiž nejsou konkrétní a měřitelné, podstatné SMART ukazatele pak zcela chybí. To je však předpokladem pro to, aby resort věděl například to, zdali se daří strategii naplňovat, nebo zdali je potřeba přijmout určité změny a podobně – to vše s ohledem na to, aby byly veřejné prostředky ve výsledku využity co nejefektivněji. Na projekty ITS je přitom v rámci akčního plánu připraveno přibližně devět miliard korun, přičemž ke konci roku 2018 byly zahájeny, případně dokončeny projekty za více než 2,3 miliardy korun.

U podpořených systémů pak MD a ŘSD nevyhodnocovaly jejich dopady – konkrétně třeba to, jak se dané systémy promítly do bezpečnosti na silnicích, snížení dopravních zácp nebo například do dodržování pravidel silničního provozu.

Kontroloři se dále zaměřili na tři konkrétní prvky ITS. Jedním z nich byly váhy pro vysokorychlostní kontrolní vážení jako prevence před poškozováním dálniční a silniční sítě, a to hlavně přetíženou nákladní dopravou. Do konce roku 2018 ŘSD nezprovozovalo žádnou váhu tohoto typu na jím spravovaných komunikacích, přičemž podle plánu měla být první váha pro vysokorychlostní kontrolní vážení v provozu už v průběhu let 2016 a 2017. Pro srovnání – v krajích bylo na podzim roku 2018 v provozu už pět takových vah.

Pozitivně lze pak hodnotit činnost Národního dopravního informačního centra jakožto hlavního pracoviště Jednotného systému dopravních informací, který byl druhým z prověřovaných ITS. Centrum zajišťuje sběr a vyhodnocování dopravních informací, které následně poskytuje veřejným i soukromým subjektům. Do systému se v potřebném rozsahu dostávají data z již fungujících ITS a dalších zdrojů, jde přibližně o 3 000 dopravních informací za den.

NKÚ doporučuje, aby MD stanovilo ukazatele, díky kterým by bylo možné vyhodnocovat přínosy zavádění ITS, včetně výchozích a očekávaných hodnot, a průběžně podle těchto ukazatelů hodnotilo naplňování cílů akčního plánu. Na základě takového hodnocení by pak

resort měl také transparentně vybírat projekty ITS k podpoře, což se v době kontroly nedělo – MD je vybíralo bez stanovených objektivních kritérií.

„Na podobné nedostatky v řízení programů dlouhodobě poukazujeme i u jiných resortů. V případě Ministerstva dopravy je navíc škoda, že nevyužilo návrhy, které mu k hodnocení výkonnosti instalovaných silničních ITS zpracovala již v roce 2017 jeho vlastní organizace Centrum dopravního výzkumu a které jdou přesně tím směrem jako i naše doporučení. Na druhou stranu je také dobré vidět, že některé informační systémy ve veřejné správě skutečně fungují a poskytují kvalitní služby,“ řekl člen NKÚ Jan Kinšt, který kontrolu vedl.

Odbor komunikace

Nejvyšší kontrolní úřad