

SILNIČNÍ SÍŤ

ZÁKLAD CIVILIZACE A PROSPERITY

MAGAZÍN SPOLEČNOSTI PRO ROZVOJ SILNIČNÍ DOPRAVY V ČR

5. Úvodní slovo předsedy vlády ČR

8. Cíle a perspektivy Ministerstva dopravy ČR

22. Současný stav v rekodifikaci stavebního práva

24. Německá sázka na vodík

54. Výzvou je i jeden zachráněný život



Vydává

Společnost pro rozvoj silniční dopravy
v České republice, z. s.
Václavské náměstí 831/21
113 60 Praha 1
IČ: 227 29933
www.rozvojsilnic.cz

Redakční rada

Pavel Braha
Mgr. Pavel Eybert
Ing. Bořivoj Kačena
Ing. Jaroslav Krauter
Ing. Vladimír Křížek, CSc.
Lukáš Kubáček
Prof. Ing. Petr Moos, CSc.
Mgr. Miroslav Osladil
Ing. Gabriela Příbramská
Alena Joklová

Registrace

MK ČR E 20688
pod č. j. MK 17561/2012 OMA
ze dne 19. 3. 2012
ISSN 1805-403X

Grafická úprava

Movisio

Titulní strana

Josef Hebr
Ing. Gabriela Příbramská

Ostatní foto

Autoři článků
Ing. Gabriela Příbramská
Ředitelství silnic a dálnic ČR
Josef Hebr
archiv EUROVIA CS, a. s.

Príspevky byly redakčně upraveny, eventuálně zkráceny a jejich redakční uzávěrka byla k 6. 11. 2019.

Vychází 2× ročně

NEPRODEJNÉ

Problematika nedokončených dopravních staveb



Helena Bínová
Fakulta dopravní
ČVUT v Praze

Dopravní stavby jsou nedílnou a důležitou součástí infrastruktury potřebné k tomu, aby naše společnost mohla fungovat. Tento článek se zabývá velmi aktuálním tématem – problematikou staveb nedokončených, tedy neúplných a funkčních jenom částečně. Takové situace samozřejmě přináší problémy, které se promítají do technického stavu, kapacity, propustnosti, negativních vlivů na životní prostředí, ale i do aspektů bydlení a úrovně života obyvatel a sociální sféry. Důvody proč některé stavby zůstávají dlouho nedokončené, jsou různé – může se jednat o nepředvídané skutečnosti, události „vis major“, změnu dopravní strategie na úrovni EU nebo ČR atd. Také příliš dlouhá doba realizace dává prostor pro návrhy různých změn trasy, provedení atd. Tyto skutečnosti vedou ke zpracování dalších dokumentů – analýz, studií, posouzení. Tímto se realizace stavby posouvá, a problém nedokončené stavby, tedy negativní dopad na ostatní dokončené úseky a další lokality, je významný.



Příprava a realizace stavby

U dopravních projektů jenom v minimu případů bývá lokální dosah. Většinou se jedná o dosah regionální, případně evropský nebo i přesahující evropský rozměr. Příprava každé dopravní stavby je dlouhodobou záležitostí, což je dáno charakterem liniových staveb, mnoha dotčených správních a katastrálních území, posuzováním vlivu na životní prostředí (EIA), ale i docílením souladu s dopravními strategiemi na úrovni EU, České republiky, regionů a obcí.

Jedná se o neopakovatelný sled činností, který má stanovený cíl a zároveň je omezen časem, náklady a zdroji, které jsou třeba pro jeho realizaci.

Řízení a monitorování dopravního projektu je proces, který je zahájen v okamžiku, kdy jsou zahájeny práce na formulaci záměru a končí jeho dohotovením, resp. uvedením do provozu. Během celého procesu je nutno splnit mnoho podmínek, zakomponovat je do projektu, analyzovat a definovat kritická místa a možná rizika, vyloučit kroky, které mohou napomoci vzniku těchto rizik a vytvořit takové podmínky, které umožní minimalizovat následky negativních dopadů.

Každá dopravní stavba je v samém počátku, tedy již ve fázi zadání stavby, studiích a ve fázi zpracování projektové dokumentace koncipována jako funkční celek, který musí mít prokazatelné návaznosti na okolní dopravní infrastrukturu a musí být v případě staveb velkého rozsahu a dosahu i v souladu s dopravní politikou České republiky, případně EU a také s příslušnými dopravními strategiemi.

Během inicializační fáze jsou zpracovány prvotní dokumentace, tedy zadání stavby, CBA, studie proveditelnosti, průzkumy trasy, technicko-ekonomická studie, odhad nákladů stavby, přehledy vlastníků pozemků apod., jako podklad

pro rozhodování o realizaci. Pro rozhodnutí o realizaci stavby je třeba použít i metody, kterými lze prognózovat budoucí vývoj a tím i navrhnout optimální dopravní projekt, jeho rozsah, velikost, propojení s dalšími projekty atd.

Důležitou součástí přípravy projektu je i majetkoprávní vypořádání budoucího koridoru stavby. V minulosti i to bylo důvodem pro zdržení, někdy i zastavení stavby. V současnosti platí zákon č. 416/2019 Sb. – zákon o urychlení výstavby dopravní, vodní a energetické infrastruktury.

Ve fázi zpracování projektové dokumentace je třeba dodržet dané podmínky, tedy:

- soulad s územně plánovací dokumentací, a to po celé trase budoucí stavby,
- zajištění pozemků dotčených stavbou,
- soulad se strategickými dokumenty,
- zpracování dokumentace EIA v průběhu územního řízení pro vydání pravomocného územního rozhodnutí;
- vydání pravomocného stavebního povolení.

Tato fáze přípravy je u dopravních staveb záležitostí mnoha let a bývá i delší než samotná realizace stavby.

Vzhledem k tomu, že některé dopravní stavby jsou velmi rozsáhlé, dochází k rozdělení na jednotlivé etapy s individuálním územním rozhodnutím i stavebním povolením.

Etapizace je navrhována z různých důvodů (různá správní území, stavební úřady, majetkové poměry, geografie, geologické a hydrogeologické poměry, mosty, tunely). Může se však stát, že v průběhu přípravy stavby nebo jedné etapy začnou působit obtížně předvídatelné vlivy a následně dochází ke

zdržení, někdy bohužel i k zastavení přípravy dané etapy.

Při přípravě je nutno počítat i s odporem části obyvatel vůči stavbě – velmi často se v těchto případech dá mluvit o postoji NIMBY (ne na mém dvorku). Jsou požadovány a zadávány další studie předmětné stavby, jejichž obsahem je návrh variantního řešení a mohou vést k návrhu změny koncepce. Posouzení se týká nejen ceny, ale i dopadů na životní prostředí, sociální sféru, kvalitu života obyvatel, eliminaci nebezpečných míst atd. Při zpracování těchto dokumentů je však nutno posoudit tyto případné změny nejen v kontextu celé stavby, ale i v návaznosti na navazující stavby, je nutno posoudit vliv na celou aglomeraci, nejen vybraný úsek. Proto je vhodné použít pro vyhodnocení rizikovou analýzu.

Použití rizikové analýzy a identifikace kritických míst

Analýza rizik se v tomto případě používá při hodnocení jednotlivých variant projektu.

Na počátku je nutno definovat rizika, která mohou negativně ovlivnit navrhované varianty projektu – pro každou variantu mohou existovat různá rizika, jejichž identifikaci provádí skupina expertů.

Z hlediska významnosti je nutné uvažovat s rizikovými faktory, jejichž výskyt je jistý s kritickým dopadem při jeho výskytu. Za významné je však nutné považovat i ty faktory rizika, jejichž pravděpodobnost výskytu je sice nepravděpodobná, nebo malá, avšak negativní vliv může být až kritický.

Je třeba posoudit významnost rizikových faktorů a jejich vliv na danou variantu/varianty, vyhodnotit riziko, definovat opatření, kterými lze celkový dopad rizika snížit.

¹ Doc.Ing. Helena Bínová, Ph.D. CZECH TECHNICAL UNIVERSITY IN PRAGUE, Faculty of Transportation Sciences, Department of Air Transport, Konviktská 20, 110 00 Prague 1, Czech Republic, tel.: +420 606 847 779, E-mail: binova@fd.cvut.cz

Je nutno provést:

- analýzu současné situace a stanovení cíle/cílů,
- identifikaci kritických bodů, míst a situací,
- identifikace vztahů mezi jednotlivými situacemi,
- posouzení vlivu ekonomických, sociálních, politických a dalších faktorů,
- výběr scénářů s vysokou pravděpodobností úspěchu,
- posouzení negativních vlivů na vybrané scénáře a analýza následků, dochází ke zpětnému posouzení z hlediska počátečních fází (analýza a stanovení cílů),
- realizace vybraného scénáře.

Value Engineering

Pokud je avizováno zvýšení ceny nebo prodloužení realizace stavby, je vhodné aplikovat metodu „hodnotového řízení (Value Engineering)“. Jedná se o účinnou metodu, jak předpokládané náklady na projekt zachovat.

V případě projektu, který má velký rozsah a jehož příprava trvá dlouhou dobu, je nutno projít předem stanovenými procesy a splnit požadavky účastníků řízení ve všech stupních.

Po splnění podmínek, resp. vypořádání připomínek je tak zaručena funkčnost projektu při splnění zadávacích podmínek zadavatele. Akceptace uvedených připomínek může vést ke změnám v projektu, což má většinou vliv na cenu, tedy její zvýšení. Některé připomínky a podmínky jsou ovlivnitelné (umístění stavby, technické podmínky pro realizaci atd.), některé však nelze ovlivnit (změna cen stavebních materiálů a technologií, nové technologické postupy, inflace atd.).

Podstatné je, aby byl nastaven proces, který zaručí systematický přístup a omezí ovlivnitelné faktory, které způsobují zvyšování ceny projektu.

Dále je nutno prověřovat důvody odchylek od rozpočtu v jednotlivých fázích stavby. Může být také nástrojem revize již vyprojektované stavby za účelem zvýšení hodnoty projektu analýzou funkčnosti a technických specifikací a s tím spojenými náklady.

Touto metodou lze najít rovnováhu mezi funkčností, kvalitou, bezpečností a cenou projektu ve všech fázích.

Negativní dopady nedokončených staveb

Nedokončené stavby mají následující negativní dopady:

- prodloužení doby přípravy a výstavby a posunutí termínu dokončení stavby – prodloužená doba realizace znamená zvýšení ceny, snížení kvality života v dotčených lokalitách, prodloužení doby snížené bezpečnosti a zhoršení životního prostředí,
- vytváření dopravních kongescí – pokud není dokončena celá dopravní stavba a není splněna podmínka funkčnosti celé stavby, logicky dochází k dopravním kongescím, např. při nuceném průjezdu po silnicích nižších tříd nebo zúženými úseky,
- snížení propustnosti, a to i u navazujících a souvisejících staveb – nedokončené stavby mají samozřejmě vliv i na navazující dopravní infrastrukturu. Mohou a mají však i dopad na zaměstnanost, ekonomické podmínky, rozvoj obce nebo regionu i do sociální sféry apod.,
- snížení bezpečnosti pro všechny účastníky dopravního provozu – při průjezdu náhradní trasou nedokončených úseků je zvýšené

nebezpečí havárie, při dopravních kolonách je zvýšené riziko agresivního chování řidičů,

- zhoršení životního prostředí v aglomeraci – vliv na životní prostředí je třeba posuzovat v kontextu celé dotčené aglomerace, ne pouze v nejbližším okolí konkrétního úseku. Při průjezdu zúženými nebo náhradními úseky dochází ke zvýšení dopravních externalit,
- reklamace po dokončení stavby a uvedení do provozu – mohou znamenat dopravní omezení nebo i uzavření stavby,
- zvýšení ceny realizace – je důsledkem prodloužení doby přípravy a výstavby, nepředvídatelných nákladů, víceprací, případnými nedostatky při přípravě stavby.

Příklad nedokončené stavby

Silniční okruh kolem Prahy (SOKP) je významným projektem s dopadem na provoz na území celé aglomerace, tedy Prahy a obcí okolo Prahy. Dokončení SOKP, tedy chybějících částí okruhu – stavby 511 (Běchovice – dálnice D1), 518 (Ruzyň – Suchdol), 519 (Suchdol – Březiněves), 520 (Březiněves – Satalice) je prioritou.

Tím, že SOKP není plně funkční, má za následek na různých místech v okolí budoucích tras vznik negativních dopadů, které jsou uvedeny v předchozí kapitole. Chybějící úseky znamenají zvýšenou dopravní zátěž komunikací nižších tříd, což znamená i snížení úrovně bezpečnosti.

Je také třeba zmínit nedokončený městský okruh, který má s SOKP souvislost. Stavba 511, která propojuje dálnici D1 a D11, je pro město klíčová.



Silniční okruh kolem Praha (D0). Zdroj: www.okruhprahy.cz/#home

Závěr

Kapacita dopravní stavby je dána propustností jejího nejméně kapacitního bodu, což lze vidět při dlouho prováděných opravách a rekonstrukcích komunikací, které jsou v plném provozu. Stejný problém se objevuje i při velkých dopravních stavbách, jejichž některé etapy nejsou realizovány.

Z uvedeného vyplývá, že příprava staveb je velmi důležitá, a pokud ve fázi inicializační, nebo ve fázi zpracování projektové dokumentace dojde k chybám/opomenutím, jejich dopad se projeví při vlastní realizaci stavby, a to má vliv na zvýšení ceny, prodloužení termínu dokončení stavby. Proto je tak důležité před zahájením stavby identifikovat všechna rizika a předcházet v maximální míře jejich vzniku.

Abstrakt

Problematika nedokončených dopravních staveb je důležitým tématem, které je zejména v současnosti velmi aktuální.

Obsahem článku je popis přípravy stavby včetně použití rizikové analýzy a metody VE, dále identifikace vybraných negativních vlivů. Důraz je třeba klást také na kvalitní přípravu.

Dopad liniových dopravních staveb není nikdy pouze lokální, ale je mnohem rozsáhlejší a ovlivňuje různé sféry života obyvatel. V případě nedokončené

stavby se negativní vlivy projevují i na vzdálenějších místech, proto je dokončení staveb velmi důležité.

Jako příklad nedokončené stavby je uveden silniční okruh kolem Prahy.

Klíčová slova: dopravní stavba; doprava; analýza rizik; kritická místa; negativní dopad



Literatura:

- [1] Bínová, H., Heralová, D. Rizika při realizaci dopravních staveb a jejich minimalizace, 2017.
- [2] Bínová, H. Value Engineering and its Application in the Design and Implementation of a Logistics Center, 2014.
- [3] Rosenau, M. D. 2003. Řízení projektů. Computer Press Brno, ISBN 80-7226-218-1
- [4] www.mdcrcz